2/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Jubiläen bis 1990



Eisenbahnmuseum in Simbabwe

Auch in Simbabwe hat die Eisenbahn eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung und wird ständig modernisiert. Ausgewählte Veteranen der Schiene bleiben aber hier ebenfalls der Nachwelt erhalten. So wurde bereits am 4. November 1972 in Bulawayo ein Eisenbahnmuseum eröffnet. Anlaß dafür war das 75jährige Bestehen des dortigen Bahnhofs.

Das Freilichtmuseum befindet sich in einem ehemaligen Bahnhof, wo die sorgfältig restaurierten Lokomotiven und Wagen aufgestellt wurden. Neben den zahlreichen Museumsfahrzeugen kann sich dort der Besucher anhand von Bild- und anderen Dokumenten über die historische Entwicklung der Eisenbahn und die damit verbundenen gesellschaftlichen Verhältnisse in diesem Teil Afrikas informieren. Dabei erinnern noch viele Exponate an die politischen wie Eigentumsverhältnisse im ehemaligen rassistischen Rhodesien. Andere Bereiche des Museums widerspiegeln zugleich die progressive Politik Simbabwes seit 1980.

1



2



3



4



1 Small-Class-Locomotive

2 14th-Class-Locomotive (Ausschnitt)

3 In Bulawayo fand im Mai 1984 eine internationale Messe statt. Auf dem Messegelände wurde eine 260-mm-spurige Miniatur-Eisenbahn errichtet, die einen 500 m langen Kurs befuhr. Es verkehrten zwei Dampfloks und eine dieselelektrische Lokomotive. Das Foto zeigt die Lok „KING ARTHUR" mit dem Zug abfahrbereit am Haltepunkt. Das Beheizen der Maschine erfolgt mit Steinkohle, die im Schlepptender untergebracht ist. Der Tender dient gleichzeitig als Sitz für den Lokführer. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.

4 Salonwagen, ebenfalls aus früheren Zeiten

Text und Fotos: D. Lindhoff, Berlin

modell eisenbahner

inhalt

2/86

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
35. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Zu einer guten Tradition sind die DMV-Sonderfahrten durch den Thüringer Wald geworden. So fuhren auch am 23. Februar 1986 Sonderzüge von Erfurt über Grimmenthal und Sonneberg zurück nach Erfurt. Diese Aufnahme ist jedoch schon älter. Sie entstand am Rennsteig im Jahre 1978.
Foto: R. Steinicke, Dresden

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghoidt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 224/85
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 23. 1. 1986
Geplante Auslieferung: 25. 2. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 3/86: 25. 3. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

eisen bahn mosaik

Eisenbahnjubiläen bis 1990

Im Heft 4/82 veröffentlichten wir auf den Seiten 95 und 96 einen Beitrag, der zahlreiche Anregungen und Hinweise zur langfristigen Vorbereitung von Eisenbahnjubiläen enthält. Diese Veröffentlichung stieß auf großes Interesse, weil dazu außerdem eine Tabelle über ausgewählte Streckenjubiläen der Deutschen Reichsbahn von 1982 bis 1985 erschienen ist.

Wir haben uns daher entschlossen, eine weitere Übersicht abzudrucken, aus der die 75., 100., 125. und 150. Jahrestage der wichtigsten Strecken bis 1990 zu entnehmen sind. Nun – es geht nicht immer darum, daß anläßlich dieser Jubiläen große Volksfeste stattfinden. Dennoch sollte sich jeder an der Organisation einer Jubiläumsveranstaltung interessierte Eisenbahnfreund in seinem Heimatkreis mit der nächsten Dienststelle der Deutschen Reichsbahn und den staatlichen Organen, etwa dem Rat der Gemeinde oder dem Rat der Stadt, Kontakt aufnehmen. Oft wird dort an solche Ereignisse zu kurzfristig gedacht. Vieles ist dann nicht mehr möglich.

Je früher die Arbeiten beginnen, desto einfacher ist dann die Organisation solcher Jubiläumsveranstaltungen.

me

Ausgewählte Streckenjubiläen der DR in den Jahren 1986–1990

Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffn./km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/DMV-BV	KBS
1986						
75.	Mücheln–Querfurt	18,63	1. 4. 1911	S	Hl	606
75.	Heyerode–Treffurt	14,54	1. 4. 1911	S/st.	Erf	–
100.	Stendal–Tangermünde	10,15	1. 4. 1886 (GV schon ab 1. 11. 1885)	(GV ab 7. 4.) P	Mg	792
100.	Blankenburg–Rübeland–Elbingerode West	14,00	1. 5. 1886	P	Mg	719
100.	Elbingerode West–Königshütte[1]	6,35	1. 6. 1886	P	MG	719
75.	Seebad Heringsdorf–Wolgaster Fähre	34,90	1. 6. 1911 (GV schon ab 1. 6. 1886)	– S	Gwd Gwd	940
100.	Neustrelitz–Waren–Rostock	112,50	10. 6. 1886	P	Schw	900
100.	Rostock–Warnemünde	13,10	1. 7. 1886	P	Schw	901
75.	Mühlhausen–Heyerode	17,26	1. 7. 1886	S/st.	Erf	–
100.	Bad Doberan–Heiligendamm	6,51	9. 7. 1886	P, Sm	Schw	785
100.	Dahme (Mark)–Uckro	12,53	31. 7. 1886	P/GV	Cs	–
100.	Freital-Potschappel–Wilsdruff	10,90	1. 10. 1886	S, Sm st.	Dre	–
100.	Sonneberg (Thür.)–Lauscha (Thür.)	19,15	1. 10.1886	P	Erf	566
75.	Markneukirchen–Erlbach (Vogtl.)	2,19	1. 10. 1911	S/st.	Dre	–
75.	Seelingstädt (b. Brandis)–Trebsen (Mulde)	3,29	1. 10. 1911	S	Hl	504
75.	Thum–Meinersdorf	16,24	1. 10. 1911	S, Sm/st.	Dre	–
75.	Finsterwalde (NL)–Luckau	35,52	2. 10. 1911	S/st..	Cs	–
100.	Königshütte[1]–Tanne	6,80	15. 10. 1886	P/st.	Mg	–
75.	Bischofferode–Zwinge(–Herzberg [Harz])	27,97	1. 11. 1911	S/st.	Erf/DB	–
75.	Suhl–Schleusingen	15,84	15. 11. 1911	S	Erf	626
75.	Mertitz–Döbeln–Gärtitz	18,63	27. 11. 1911	S, Sm/st.	Dre	–
100	Wendisch Priborn–Plau (Meckl.)	13,73	15. 12. 1886	P	Schw	810
100.	Merseburg–Mücheln	16,09	15. 12. 1886	S	Hl	606
100.	Wilischthal–Thum/Ehrenfriedersdorf	13,54	15. 12. 1886	S, Sm/st.	Dre	–
1987						
75.	Wittstock (Dosse)–Freyenstein–	19,50	1. 2. 1912	P/st.		
	Meyenburg	9,31	14. 4. 1912	P/st.	Schw	–
150.	Leipzig Dresdner Bf.–Althen[2] [3]	10,60	24. 4. 1837	P	Hl	502
100.	Leipzig–Geithain	43,95	2. 5. 1887	S	Hl	430
100.	Weimar–Tannroda und	21,99	15. 5. 1887	P	Erf	613
	Bad Berka–Blankenhain	6,15	(GV ab 13. 6.)	P/(GV)	Erf	–
100.	Schönberg (Vogtl.)–Schleiz	14,90	20. 6. 1887	S	Dre	474
100.	Weimar–Großrudestedt	34,23	26. 6. 1887	P, Sm/st.	Erf	–
125.	Halberstadt–Thale	28,22	2. 7. 1862	P	Mg	716
100.	Gernrode–Mägdesprung	10,10	7. 8. 1887	P, Sm	Mg	674
125.	Tharandt–Freiberg (Sa.)	26,30	11. 8. 1862	S	Dre	410
100.	Schipkau–Finsterwalde (NL)	20,16	20. 9. 1887	P/st.	Cs	–
100.	Güstrow–Schwaan	17,40	1. 10. 1887	P	Schw	905
125.	Großenhain–Priestewitz	5,03	14. 10. 1862	P	Dre	220
100.	Meuselwitz–Ronneburg (Thür.)	25,44	17. 10. 1887	S/(GV)	Hl/Dre	–
100.	Haldensleben–Hakenstedt u.	26,09	3. 11. 1887[4]	P	Mg	741
	Hakenstedt–Eilsleben	5,62	3. 11. 1887	P	Mg	741
100.	Hornstorf–Karow (Meckl.)	71,43	14. 11. 1887	P	Schw	784
100.	Neustadt (Dosse)–Meyenburg u.	63,54	11. 12. 1887	S	Schw	814
	Meyenburg–Wendisch Priborn	1,50	11. 12. 1887	P	Schw	810
1988						
100.	Grunow–Beeskow	9,41	17. 1. 1888	S	Bln	182
75.	Tantow–Gartz (Oder)	7,29	15. 3. 1913	S/st.	Gwd	–
125.	(Szczecin–)Grambow–Pasewalk	41,93	16. 3. 1863	P	Gwd	927
125.	Angermünde–Pasew.–Anklam	104,72	16. 3. 1863	P	Gwd	920
100.	Löwenberg (Meckl.)–Templin	33,07	1. 5. 1888	S	Gwd	912
75.	Böhlen (b. Lpz.)–Espenhain	6,77	1. 5. 1913	S	Hl	506
100.	Stralsund–Velgast–Ribnitz	43,01	1. 7. 1888	S	Gwd	950
	u. Velgast–Barth	11,41	1. 7. 1888	S	Gwd	952
100.	Mägdesprung–Harzgerode	7,40	1. 7. 1888	P, Sm	Mg	674
100.	Hildburghausen–Heldburg	24,39	1. 7. 1888	S, Sm/st.	Erf	–
75.	Limbach (Sa.)–Oberfrohna	1,81	1. 7. 1913	S	Dre	402
75.	Fährkrug (Kr. Templin)–Fürstenwerder	31,76	15. 8. 1913	S/st.	Gwd	–
100.	Schwerin (Meckl.) Görries (Abzw. Krebsförden)–Crivitz	19,08	2. 9. 1888	P	Schw	777
150.	Zehlendorf–Potsdam	14,06	22. 9. 1838	P	Bln	–
100.	Tannroda–Kranichfeld	3,37	14. 10. 1888	P	Erf	613
100.	Teutschenthal–Salzmünde	8,57	22. 10. 1888	S/st.	Hl	–
150.	Berlin–Zehlendorf (Ges.-Strecke Berlin–Potsdam)	12,06	29. 10. 1838	P	Bln	–
100.	Themar–Schleusingen	10,99	28. 10. 1888	P	Erf	626
75.	Lauscha (Thür.)–Ernstthal a. R.	6,37	1. 11. 1913	S	Erf	566
	u. Bock-Wallendf.–Neuhaus	10,08	1. 11. 1913	S[5]	Erf	566
100.	Mügeln (b. Oschatz)–Neichen	23,94	1. 11. 1888	S, Sm/st.	Dre	–
125.	Zerbst–Roßlau	13,08	1. 11. 1863	S	Mg	710
125.	Anklam–Züssow–Stralsund u.	65,47	1. 11. 1863	P	Gwd	920
	Züssow–Wolgast	17,85	1. 11. 1863	P	Gwd	940
100.	Schönfeld-Wiesa–Geyer	9,04	1. 12. 1888	S, Sm/st.	Dre	–
100.	Heldburg–Friedrichshall	4,66	1. 12. 1888	S, Sm/st.	Erf.	–
1989						
150.	Gesamtstrecke Leipzig–Dresden	115,42	7. 4. 1839	P	Hl/Dre	320
100.	Ribnitz–Rostock	29,33	1. 6. 1889	S	Schw	950
150.	Magdeburg–Schönebeck (Elbe)	15,04	29. 6. 1839	P	Mg	702
100.	Schwarzenberg–Grünstädtel u.	2,67	1. 7. 1889	S	Dre	450
	Grünstädtel–Oberrittersgrün	9,36	1. 7. 1889	S, Sm/st.	Dre	–
100.	Immelborn–Bad Liebenstein	6,40	1. 8. 1889	P/st.	Erf	–
100.	Bergen (Rügen)–Putbus	9,74	15. 8. 1889	S	Gwd	955
75.	Zeulenroda unt. Bf.–ob. Bf.	3,66	1. 9. 1914	S/st..	Erf	–
150.	Schönebeck (Elbe)–Calbe (Saale) Ost	12,45	9. 9. 1839	P	Mg	730
100.	Naumburg–Reinsdorf (b. Artern)	52,67	1. 10. 1889	S	Erf	612
100.	Orlamünde–Pößneck–Oppurg	14,89	1. 10. 1889	P	Erf	562
100.	Ludwigslust–Holthusen	26,54	1. 10. 1889	P	Schw	770
75.	Billroda–Laucha (Unstrut)	16,01	1. 10. 1914	S/st.	Erf	–
100.	Könnern–Baalberge	11,28	1. 11. 1889	S	Mg	671
100.	Oebisfelde–Salzwedel	59,17	1. 11. 1889	S	Mg.	764
125.	Güstrow–Neubrandenburg	87,62	15. 11. 1864	P	Schw/Gwd	930
100.	Grünstädtel–Buchholz (Sa.) u.	21,44	1. 12. 1889	S	Dre	450
	Walthersdorf–Crottendorf	5,18	1. 12. 1889	S	Dre	453

Leser meinen …

Ohne Vorbild kein Modell

Jeder Modelleisenbahner weiß, daß für den Nachbau eines ausgesuchten Vorbilds viele Detailinformationen erforderlich sind. Angaben aus der einschlägigen Fachliteratur reichen meist selten aus.
Eine sehr gute Idee hatten dazu die Modellbahnfreunde der AG 3/95 Dresden. Warum sollte man nicht einmal versuchen, das Hobby mit aktiver Erholung zu kombinieren? Das heißt, mit Kind, Kegel, Rucksack und einem leichten Zelt, eine Mehrtagewanderung zu organisieren und so die sächsischen Schmalspurbahnen kennenzulernen. Dies bedarf einer guten Vorbereitung, wozu vor allem das Übernachten auf Zeltplätzen oder in Jugendherbergen gesichert werden muß. Gespräche mit älteren Bürgern können sehr viele Aufschlüsse über die Geschichte der ausgewählten Strecke geben, und man entdeckt auf so einer Wanderung viel interessantes. Die Mitglieder der AG 3/95 hielten auf ihren Wanderungen nach Ortmannsdorf, Oberrittersgrün, Jöhstadt und Frauenstein viel Wissenswertes auf Filmen und Notizblock fest.
Text und Foto: F. Adam, Dresden



Leser schreiben …

Sowjetische Stellwerke

Zu dem im Heft 9/85 auf Seite 16 erschienenen Beitrag möchte ich folgendes mitteilen: Auf der Strecke Gotha–Leinefelde, die als eingleisige Hauptbahn betrieben wird (Streckenhöchstgeschwindigkeit 85 km/h) wurden die Ein- und Ausfahrweichen nachträglich mit Klammerspitzenverschlüssen ausgerüstet. Dadurch wurde es möglich, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h im Weichenbereich zu beseitigen. Dies ist für eine energieoptimale Fahrweise durchfahrender Züge Bedingung. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den erhöhten Kraftstoffverbrauch bei häufigen Brems- und Anfahrvorgängen, besonders bei Baustoffzügen von und nach Deuna, hinweisen.
O. Becker, Bad Langensalza

Leser fragen …

Warum rotes Dreieck?

Beim Studieren älterer Jahrgänge unserer Zeitschrift fiel mir bei vielen Dampflokomotiven ein rotes spitzwinkliges Dreieck links unterhalb der Griffstange am Führerhaus auf.
Was bedeutete es?
U. Hahn, Asbach
Dieses Zeichen wurde seinerzeit an jenen Lokomotiven angebracht, die in persönlicher Pflege waren. Damit wurde der sozialistische Wettbewerb gefördert.
me

Ob sich alle daran halten?



Dieses wichtige Schild ziert die Unterführung – nicht Durchführung – des Hbf Döbeln, aufgenommen am 12. Mai 1985 von Olaf Martin.

Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffn./km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/ DMV-BV	KBS
100.	Ballstädt–Gräfentonna–			S/st.	Erf	–
	Döllstädt–Herbsleben	16,88	15. 12. 1889	S	Erf	641/3
100.	Dömitz–Malliß und	9,63	29. 12. 1889	P	Schw	772
	Lübtheen–Malliß	23,27	29. 12. 1889	P/st.	Schw	–
1990						
100.	Glöwen–Havelberg[6]	9,24	15. 2. 1890	S/st.	Schw	–
75.	Torgau–Belgern[7]	17,13	1. 4. 1915	S/(GV)	Hl	–
75.	Nauen–Kremmen–Oranienburg	38,15	1. 4. 1915	S/(GV)	Bln	–
75.	Leipzig Hbf–Leipzig Thekla	4,69	1. 5. 1915	S	Hl	210
100.	Bufleben–Großenbehringen[8]	17,21	1. 5. 1890	S	Erf	646
100.	Köthen–Aken (Elbe)	12,50	1. 5. 1890	S	Hl	691
100.	Eisfeld–Unterneubrunn	17,82	1. 5. 1890	S, Sm/st.	Erf	–
100.	Putbus–Lauterbach (Rügen)	2,28	15. 5. 1890	S	Gwd	955
100.	Neustrelitz–Mirow	21,70	18. 5. 1890	P	Gwd	815
100.	Malliß–Ludwigslust	20,70	20. 5. 1890	P	Schw	772
100.	Berga–Kelbra–Rottleberode	9,52	1. 6. 1890	S	Erf	662
100.	Alexisbad–Güntersberge	12,50	1. 6. 1890	P, Sm	Mg	674
150.	Calbe (Saale) Ost-Köthen	22,72	19. 6. 1840	P	Mg	730
100.	Torgau–Pretzsch–Pratau	41,87	15. 7. 1890	S	Hl	213/5
100.	Freiberg (Sa.)–Halsbrücke	7,45	15. 7. 1890	S/(GV)	Dre	–
100	Berthelsdorf–Brand-Erbis-	3,20	15. 7. 1890	S	Dre	416
	dorf–Großhartmannsdorf–	8,55	15. 7. 1890	S/st.	Dre	–
	Langenau	4,20	15. 7. 1890	S	Dre	416
150.	Köthen–Halle (Saale)	35,82	23. 7. 1840	P	Hl	730
100.	Bernburg Abzw.–Calbe West	14,94	15. 8. 1890	S	Mg	671
100.	Nienhagen–Dedeleben			S	Mg	715
	(–Jerxheim)	32,81	15. 8. 1890	S/st.	DB	–
150.	Halle (Saale)–Leipzig	37,63	18. 8. 1840	P	Hl	515
150.	Dessau–Köthen	21,18	1. 9. 1840	P	Mg	690
125.	Halle (Saale)–Eisleben	37,74	1. 9. 1865	P	Hl	660
100.	Großpostwitz–Obercunewalde	7,59	15. 9. 1890	S	Cs	244
100.	Kamenz (Sachs)–Elstra	8,00	20. 10. 1890	S/(GV)	Cs	–
125	Herlasgrün–Falkenstein–Lottengrün–Oelsnitz				Dre	444
	(Vogtl.) u. Oelsnitz	47,08	1. 11. 1865	S	Dre	–
	(Vogtl.)–Bad Brambach			S/st.	Dre	470
	(–Eger)[9]	53,89	1. 11. 1865	S	ČSD	–
100.	Heidenau–Geising[10]	36,10	18. 11. 1890	S, Sm	Dre	311
100.	Zittau–Bertsdorf–Kurorte Oybin/Jonsdorf	14,41	25. 11. 1890	P, Sm	Cs	251
100.	Bautzen–Königswartha	18,14	3. 12. 1890	S	Cs	246
125.	Gößnitz–Gera	35,03	28. 12. 1865	P	Dre/Erf	550

Fußnoten:

1) Königshütte hieß 1886 Rothehütte-Königsdorf
2) Althen liegt zwischen Engelsdorf und Borsdorf. Es besitzt keine Bahnstation mehr.
3) Weitere Eröffnungsdaten von Teilstrecken der LDE: Althen–Gerichshain 4,32 12. 11. 1837, Gerichshain–Machern, 2,93 11. 5. 1838, Dresden–Weintraube 8,18 19. 7. 1838, Machern–Wurzen 8,00 31. 7. 1838, Wurzen–Dahlen 17,53 16. 9. 1838, Weintraube–Oberau 13,44 16. 9. 1838, Dahlen–Oschatz 9,56 3. 11. 1838, Oschatz–Riesa 13,07 21. 11. 1838, Riesa–Oberau 28,45 7. 4. 1839.
4) GV schon ab 13. 10. 1887
5) Der ehem. Bf. Bock-Wallendorf heißt heute Lichte (Thür) Ost. Zwischen Ernstthal und Neuhaus am Rennweg besteht nur noch Güterverkehr.
6) 1948–1971 als Schmalspurbahn in Betrieb
7) GV bereits ab 16. 11. 1914 auf Teilstrecke
8) nur noch bis Friedrichswerth in Betrieb
9) Eger – Cheb (ČSSR)
10) bei Eröffnung hieß die Strecke Mügeln-Geising-Altenburg, 1935–1938 zur Regelspurbahn umgebaut.

Abkürzungen:

st.	stillgelegt
Sm	Schmalspurbahn
GV	Güterverkehr
(GV)	Auf der Strecke wird nur noch Güterverkehr betrieben.
P	als Privatbahn erbaut
S	als Staatsbahn erbaut

Quellenangaben

(1) Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935, DRG, Berlin 1935
(2) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Denkschrift, Dresden 1889
(3) Kieper, Preuß, Rehbein, Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980

Die Übersicht wurde zusammengestellt und bearbeitet von Claus Burghardt, Dresden.

Klaus Jünemann, Berlin,
Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam
und Lothar Nickel (DMV), Berlin

„Marie Klockow kümmt!"

Die Geschichte der ehemaligen Kleinbahn Klockow – Pasewalk 2. Teil

Bodenreform brachte Wandel

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus erhielt die einstige Gutsbesitzerbahn im Zusammenhang mit der demokratischen Bodenreform neue Aufgaben. Die KKP wurde aufgrund des SMAD-Befehls 124 (Provinz Brandenburg) vom 30. Oktober 1945 durch den Kreiskommandanten der Roten Armee in Prenzlau enteignet, in Volkseigentum übergeführt und der Generaldirektion der Provinzialbahnen Mark Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam als Betriebsführer zugeordnet. Ab 1. November 1946 gehörte die Bahn zur Betriebsverwaltung der Prenzlauer Kreiskleinbahnen (PK). ⟨3⟩

Dies geschah wohl nicht nur im Hinblick auf eine kostengünstigere Betriebsführung, sondern auch deshalb, weil die Regelspurstrecke Prenzlau – Klockow zu diesem Zeitpunkt aus Reparationsgründen demontiert war.
Größte Bedeutung hatte in den Nachkriegsjahren der Güterverkehr. In der Kampagne mußten meist zusätzliche Güterzüge mit bis zu 22 Wagen gefahren werden. Bei besonders hohem Hackfruchtaufkommen wurde die Hälfte eines jeden Zuges zeitweise in der Pasewalker Feldstraße abgestellt, weil die Kapazitäten des Bahnhofs und vor allem der Gleiswaage begrenzt waren. Jeder Wagen ging einzeln über die Waage. Um die schweren Züge sicher ans Ziel zu bringen, mußten auf der Gefällestrecke Bröllin – Pasewalk Heizer und Zugführer als Bremser fungieren, denn es gab keine durchgehende Bremse. Ein großer Teil der Wagen wies Handbremsen auf. Nach dem Umladen wurden die Rüben der Zuckerfabrik Anklam zugeführt.

Die besagten Kampagnen begannen bereits im September eines jeden Jahres mit dem Transport von Saatkartoffeln; ihnen folgten Fabrik- und schließlich Speisekartoffeln. Anschließend lief die Rübenkampagne. Diese Jahreszeit erforderte durch den Umladebetrieb vom Personal der Schmalspurbahn härteste Arbeit mit ungezählten Sonderschichten. Es wurde alles darangesetzt, die Kampagne jeweils zwei Tage vor Weihnachten beenden zu können; ein verständliches Bestreben!
Nachdem bis 1945 nur die notwendigsten verkehrsdienstlichen Aufgaben erfüllt worden waren, wurde bereits unter Regie der Landesbahn Brandenburg (1945 bis 1949) für jede Wagenladung ein Frachtbrief ausgestellt.

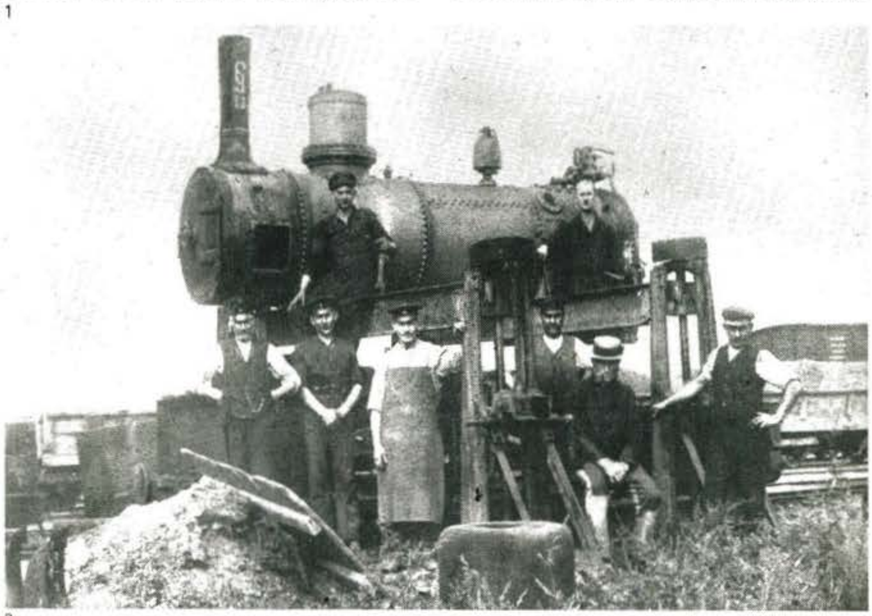
Reiseverkehr wurde eingeführt

Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges entwickelte sich, durch die Lebensmittelknappheit und dem damit verbundenen Streben der Menschen aufs Land bei der „Marie Klockow" ein „wilder" Personenverkehr in Güterwagen. Die Städter fuhren hinaus zum „Kartoffelbuddeln" und erhielten als Entlohnung einen Teil der so sehr begehrten Knollen. Neben dem Ziel, die Betriebseinnahmen der KKP zu steigern, war dies der Grund, weshalb die Verwaltung der PK durch den Betriebsführer beauftragt wurde, den Reiseverkehr offiziell einzuführen. Dies geschah ab 1. Februar 1948. Zunächst verkehrten zwei Personenzugpaare – jeweils früh und abends –, die später nach Bildung einer zentralen Schule in Klockow zur Schülerbeförderung durch ein drittes Zugpaar ergänzt wurden.

Ab 1949 von der DR verwaltet

Die landeseigene Generaldirektion als

1



2



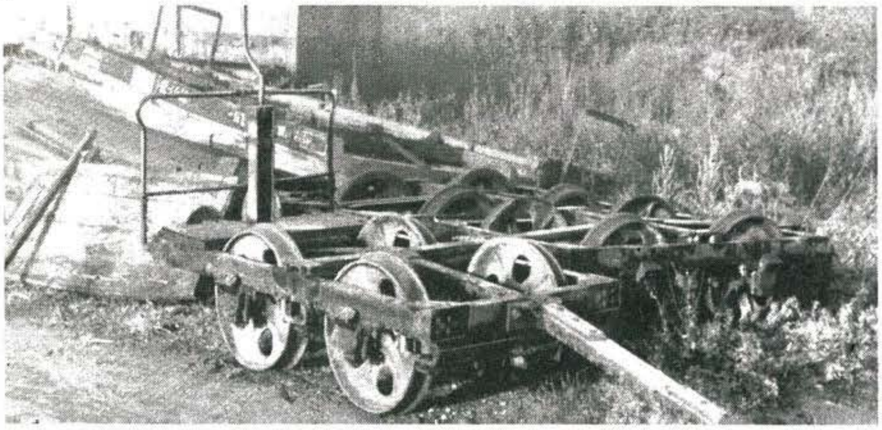
1 Vor 1945 fanden Lokrevisionen meist unter freiem Himmel statt. Diese historische Aufnahme aus dem Jahre 1920 zeigt einen der beiden KKP-Lokkessel. Unterhalb des Domes der eigens für diese Arbeiten bestellte Monteur von Orenstein & Koppel.

2 Nur noch wenige alte KKP-Güterwagen blieben bis in die 50er Jahre im Ursprungszustand erhalten. Der Wagen 97-77-14 wurde 1900 gebaut und war noch acht Jahre lang mit Pferden bewegt worden. Im Dezember 1959 erfolgte die Verschrottung dieses Wagens (Aufnahme 23. September 1958 in Neuenfeld).

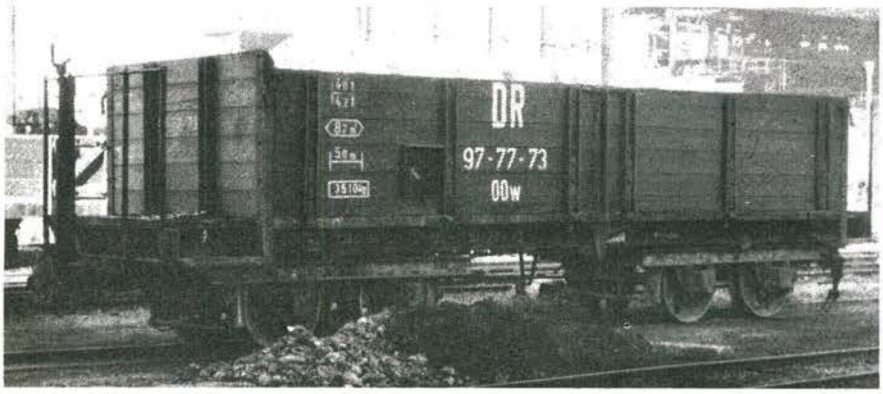
3 Drehgestelle eines in Friedland verschrotteten KKP-Wagens der Ursprungsausführung aus der Pferdebahnzeit im Oktober 1958. Die beiden Drehgestelle eines Wagens wurden durch eine Zugstange verbunden, um den hölzernen Wagenkasten von Kräften freizuhalten.

4 Auch der Wagen 97-77-13, hier am 19. September 1961 in Pasewalk, wurde wie der 97-77-14 im Jahre 1900 gebaut. Er erhielt aber neue Drehgestelle und einen Wagenkastenneubau in der Werkabteilung Friedland – also ein „Schmalspur-Rekogüterwagen" der 50er Jahre. Am 30. November 1965 – zwei Jahre nach Stillegung der KKP – wurde er in Pasewalk offiziell ausgemustert.

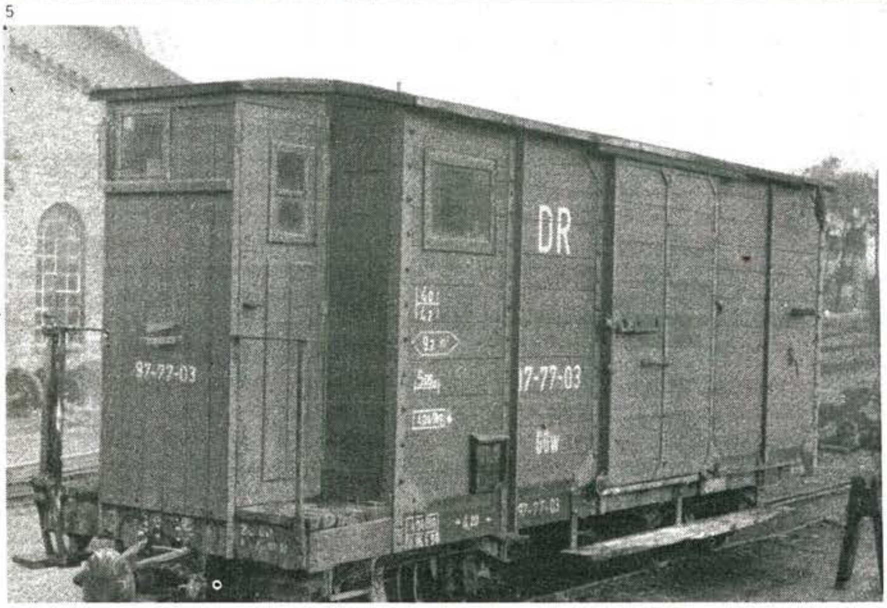
3



4



5



5 MPSB-Kenner werden es bemerken: Der Wagenkasten des GGw 97-77-03 ähnelt sehr denen der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. In Wirklichkeit ist es aber auch ein echter KKP-Wagen (Nr. 77), der in den 50er Jahren in Friedland völlig neu aufgebaut wurde. Daß die dortigen Tischler meist ehemalige MPSB-Eisenbahner waren, ist äußerlich (bis auf das Bremserhaus) durch das „MPSB-Fluidum" gut erkennbar (Aufnahme: Oktober 1958 in Friedland).

Fotos: G. Meyer, Aue (2 bis 5), Sammlung H. Engel, Pasewalk (1)
Zeichnungen: L. Nickel, Berlin

oberste Betriebsführerin der KKP bestand ab 1. Juli 1948 als VVB Landesbahnen Brandenburg weiter. Jedoch währte ihre Existenz nur noch ganze neun Monate. Auf fast allen nichtreichsbahneigenen Bahnen übernahm am 1. April 1949 die Deutsche Reichsbahn Verwaltung und Nutznießung. Dazu gehörte von nun ab auch die ehemalige KKP, die jetzt zur Rbd Greifswald kam.

Wagenpark ergänzt und verjüngt

Bereits 1947 wurde zur Aufnahme des Reiseverkehrs ein vierachsiger Personenwagen von den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen aus Perleberg geholt und in Pasewalk beheimatet. (3) Allerdings handelte es sich dabei um eine Leihgabe. Nachdem einige aus der Tabelle 1 ersichtlichen Fahrzeuge in Pasewalk waren, wurde der Vierachser wieder nach Perleberg zurückgegeben.

Der Personenwagen der ehemaligen RüKB hatte Görlitzer Gewichtsbremse, die sächsischen Wagen hatten Heberleinbremsen. Beide Bremssysteme kamen bei der KKP nicht zum Einsatz.

Wesentlich mehr Veränderungen erfuhr der Güterwagenpark. Zahlreiche Güterwagen der ehemaligen KKP – unter ihnen befanden sich auch noch die 1908 aus der Pferdebahnzeit übernommenen – wurden bis Ende der 50er Jahre ausgemustert, zum Teil aber auch völlig neu aufgebaut. Durch die Übernahme von geschlossenen und offenen Wagen vom Netz Perleberg und aus Sachsen mit einer größeren Tragfähigkeit konnten die Gütertransporte wirtschaftlicher gestaltet werden.
Sämtliche Güterwagen waren mit zweiseitigen Schraubenkupplungen ausgerüstet. Die Höhe der Mittelpuffer über Schienenoberkante betrug 400 mm.
Alle in Pasewalk beheimateten Personen- und Güterwagen wurden in der Werkabteilung Friedland des damaligen Raw Malchin unterhalten. (Dabei handelte es sich um die Hauptwerkstatt der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.)
Die beiden Lokomotiven KKP 1 und KKP 2 erhielten 1950 die DR-Nummern 99 4612 und 99 4613. Sie gehörten zum Bw Pasewalk und wurden im Raw Schlauroth – später umbenannt in „DSF Görlitz" – unterhalten.
Anfang der 50er Jahre setzte die Deutsche Reichsbahn zur Aushilfe während der Kampagne eine Vierzylinderlok unbekannter Herkunft nach Pasewalk um. Sie neigte hier aber zu Entgleisungen und mußte nach kurzer Zeit den Heimweg antreten. Ähnlich erging es einer Diesellok, über die ebenfalls keine näheren Angaben bekannt sind.

Nicht alle Verkehrshalte im Kursbuch

Alle Züge liefen als Personenzüge mit Güterbeförderung oder umgekehrt, denen stets ein geschlossener Güterwagen für den Stückguttransport beigestellt war. Mußten Rübenwagen in Richtung Pasewalk mitgenommen werden, durften die leichten Reisezugwagen grundsätzlich nur hinter den Güterwagen laufen.
Die schon in der Polizeiverordnung des Jahres 1908 festgelegten Betriebshalte vor den dort genannten Pasewalker Straßenkreuzungen wurden mit der Einführung des Personenverkehrs zu inoffiziellen Verkehrshalten zum Ein- und Aussteigen, die allerdings von der Rbd Greifswald offiziell genehmigt worden waren, aber in keinem Fahrplan oder Kursbuch erschienen sind.

Der Reiseverkehr hatte im übrigen keine wesentlichen Änderungen der Anlagen erfordert; lediglich „Stationsschilder" waren an den für den „Publikumsverkehr" geeigneten Stellen der Strecke aufgestellt worden. Es gab also nicht einmal Wartehäuschen. Der Streckenabschnitt Pasewalk Ost (DR-Bezeichnung des ehemaligen Kleinbahnhofs ab 1. Januar 1950) – Bröllin ist auch gern im Ausflugsverkehr benutzt worden, denn von Bröllin aus waren ausgedehnte Spaziergänge im sogenannten Pasewalker Kirchenforst möglich. Allerdings gab es nur werktags einen Bahnverkehr. Doch damals zählte ja noch der Sonnabend zu den Werktagen! Zur Landesbahnzeit wurden in Pasewalk die Fahrkarten nur am Kleinbahnhof verkauft. Nach Übernahme der Bahn durch die Deutsche Reichsbahn konnten diese dann nur noch beim Zugpersonal gelöst werden.

Verkehrsaufkommen wurde geringer

Mit der Bildung Landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften (LPG) gab es erste technologische Veränderungen im Güterverkehr. Beispielsweise wurden die Klockower Zuckerrüben nun nicht mehr nach Anklam, sondern über die wiedererbaute Regelspurbahn in die näher gelegene Zuckerfabrik Prenzlau transportiert. Gleiches traf für die LPG Schönfeld zu, die ihre Rüben per Lkw zum Bahnhof Klockow brachte. Auch die Kohlenversorgung des Dorfes Klockow wurde in den 50er Jahren der Regelspurbahn zugewiesen. Schon im September 1958 bestand im Bahnhof Klockow schmalspurbahnseitig kein Güterverkehr mehr. Die dazu vorhanden gewesenen Ladegleise waren zu diesem Zeitpunkt bereits abgebaut. Im Zuge der Rationalisierung des Transports vermied man die bei der Schmalspurbahn notwendigen und langwierigen Umladearbeiten. Der Bahnhof Pasewalk Ost wurde wenig später als selbständige Dienststelle aufgelöst. Weitere Transportverlagerungen traten nun auch in den übrigen Einzugsbereichen der einstigen KKP ein. Andererseits stellte aber die Schmalspurbahn das einzige öffentliche Verkehrsmittel in ihrem Einzugsgebiet dar, so daß sich die dörflichen Gemeindewesen gegen die vorgesehene Betriebseinstellung sträubten. Doch schon die Verkehrsentwicklung zum Ende der 50er Jahre ließ erkennen, daß eine ökonomische Betriebsführung nicht mehr möglich war. Eine Erneuerung der Gleisanlagen und Betriebsmittel hätte umfangreiche Mittel verschlungen. So kostete es viele Stunden und Tage, um die Vertreter der Gemeinden von der Notwendigkeit der Betriebseinstellung zu überzeugen. Am 27. Mai 1961 wurde zunächst der Reiseverkehr eingestellt; ihn übernahm der VEB Kraftverkehr. Zuvor verkehrte nur noch der Frühzug bis nach Klockow. Die beiden weiteren Zugpaare fuhren von Pasewalk Ost bis nach Schönfeld.

7

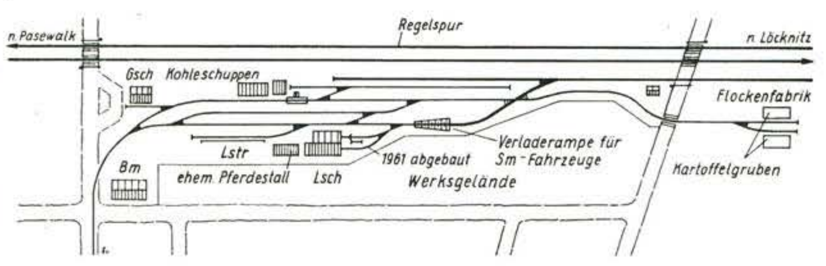


Tabelle 1

Personen- und Gepäckwagen, die auf der Strecke Pasewalk Ost – Klockow (z. T. wechselweise) verkehrten

Letztes Gattungszeichen	Nr. vor Übernahme in Pasewalk	DR-Nr. bis zur Stillegung	Hersteller	Baujahr	Achsen	Bemerkungen
KB	7.0517	971-201[1]	Beuchelt	1905	2	ex Bleckeder Kreisbahn (bis 1918), ex RüKB, vor Sept. 1961 wieder in Putbus, dort + 12/69
KB 4	7.1255	970-774	Chemnitz	1900	4	ex Rbd Dresden, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KB	7.0508	971-216	Görlitz	1897	2	ex RüKB, nach Sept. 1961 an Netz Putbus, dort + 7/1970
KB 4	7.0765[2]	970-751[3]	Chemnitz	1900	4	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernommen, + 1961 in Pasewalk
KB 4	7.1209	970-796	...	1914	4	ex Rbd Dresden, ex Putbus, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KPw	7.1914	975-105	Chemnitz	1899	2	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernommen, Verbleib unbekannt

[1] Es gab bei der DR zwei Wagen mit der Nr. 971-201; 971-201 (1); RüKB 6 (Bauart Görlitz), PLB 652, 1. DR-Nr. 70051, 2. DR-Nr. 971-201, + 12/69; 971-201 (2): RüKB-Nr. 47 (Bauart Görlitz), PLB 766, sonstige Angaben siehe oben!
[2] Angabe nicht gesichert [3] ebenfalls Doppelbesetzung, Wagen der RüKB; PLB-Nr. 634, 1. DR-Nr. 7.0501, ex KGW Nr. 15
Legende: RüKB – Rügensche Kleinbahnen (DR-Bezeichnung Netz Putbus), PLB – Pommersche Landesbahnen

Tabelle 2

KKP-Güterwagen, die bereits vor 1945 vorhanden waren und 1949 von der DR übernommen wurden

Gattung	KKP-Nr.	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.	Baujahr	Tragf.	Ausmusterung
GGw	61, 67, 77	7.9861, 7.9867, 7.9877	97-77-01 bis 97-11-03	1900, 1912 1912	4,0 t	nach Stillegung
OOw	1–60	7.9801 bis 7.9860[1]	97-77-11 bis 97-77-46	1900	4,0 t	1947: 9 Wagen
	62–65	7.9862 bis 7.9865[1]	97-77-62 bis 97-77-79	bis		1957: 18 Wagen
	68–76	7.9868 bis 7.9876[1]	97-77-81 bis 97-77-89	1912		1959: 15 Wagen
	78 u. 79	7.9878 und 7.9879[1]				1960: 3 Wagen Rest nach Stillegung
	66	7.9866	79-54-18 ex 97-49-16[2]	1910	4,0 t	

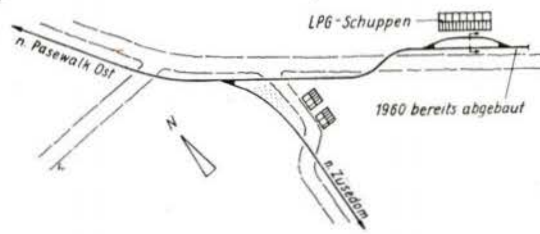
[1] 9 Wagen-Nr. blieben insgesamt unbesetzt
[2] Schneepflug; nach Stillegung der ehemaligen KKP in Zittau beheimatet, dort 97-10-00

Tabelle 3:

Von anderen Netzen nach 1949 übernommene Güterwagen

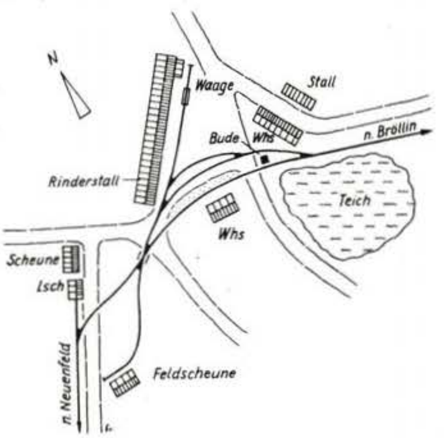
Gattung	DR-Nr. vor Übernahme	DR-Nr. (Netz Pasewalk)	Baujahr	Tragf. (t)	Verbleib
GGw	7.3608	97-77-05	1900	10,0	1958 kurzzeitig v. Nauen übern., dort 97-76-05
Gw	97-52-34 bis 97-52-37	97-77-05 bis 97-77-09	1900 bis 1915	5,0	ex Netz Perleberg, + nach Stillegung
OOw	97-55-55 bis 97-55-64	97-77-50 bis 97-77-56	1947 bzw. 1949	7,0	Hersteller: Waggonbau Weimar, ex Netz Perleberg, 8 Wagen nach Stillegung +, 1 Wagen nach Putbus
OOw	7.0501	97-77-61	1943	4,0	kurzzeitig v. Dahme übern., dort 97-7i-61
Ow	97-18-63, ...68, ...69, ...72, ...99, 97-19-00	97-77-90 bis 97-77-95	1884	5,0	ex Schmalspurnetz der Rbd Dresden, nach Stillegung Abgabe nach Putbus

8

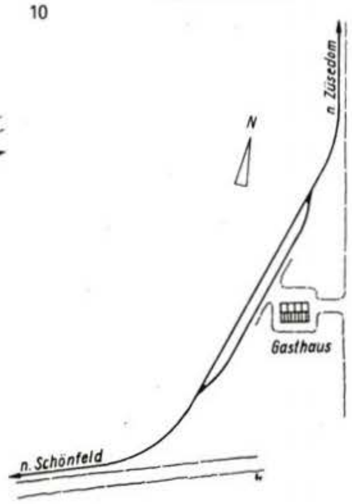


7 bis 12 Die Gleispläne der KKP auf einen Blick! 7 – Bahnhof Pasewalk Ost vor der Stillegung; 8 – Haltepunkt Bröllin mit dem Anschluß zur LPG; 9 – Bahnhof Züsedom im Jahre 1931 laut (5); 10 – Haltestelle Neuenfeld, Zustand bis 1963; 11 – Haltepunkt Schönfeld mit Anschlußgleisanlage, Zustand Ende der 50er Jahre; 12 – Endbahnhof Klockow, Zustand nach 1945. Die vor 1961 abgebauten Gleisanlagen sind – wie auch auf den anderen Lageplänen – jeweils gekennzeichnet.

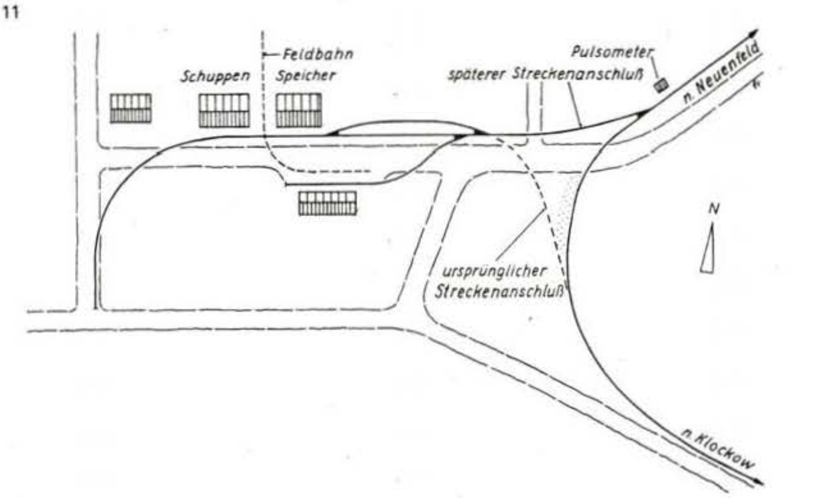
9



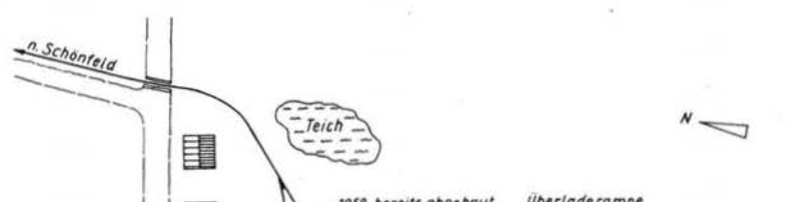
10



11



12



Obwohl noch Mitte der 50er Jahre verschiedene Gleisbögen erneuert worden waren, mußte infolge von Oberbauschäden etwa zum gleichen Zeitpunkt der Streckenabschnitt Neuenfeld – Klockow gesperrt und somit gänzlich stillgelegt werden. Der verbliebene Güterverkehr auf der Strecke Pasewalk Ost – Neuenfeld wurde noch bis zum zweiten Fahrplanwechsel 1963 beibehalten.

Abschiedszug fehlte nicht

Am 1. Oktober 1983 erfolgte die Freigabe der Strecke zum Abbau. Drei Tage später nahm man mit einem Sonderzug Abschied von der liebgewordenen „Bimmelbahn", und durch den Verkehrsleiter wurden während einer Feierstunde in der Züsedomer Gaststätte die Leistungen der Eisenbahner gewürdigt.

Der Abbau der Gleise erfolgte nicht wie üblich mit einem „Abbauzug", vielmehr verkaufte die DR das liegende Gleis an Interessenten, die den Oberbau nach und nach mehr oder weniger sorgfältig entfernten.

Zum Verbleib der Lokomotiven ist zu berichten, daß bereits 1960 die 99 4612 abgestellt wurde.

Am 11. September 1960 traf die Prignitz-Lok 99 4501 (Cn2t, Hartmann 1897/2262, ex Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen, ex Bw Putbus) von Putbus (!) in Pasewalk ein, stand hier nur in Reserve und verkehrte lediglich am 4. Oktober 1963 vor dem letzten Zug. Anschließend wurde sie nach Dahme (Mark) gegeben. Die 99 4613 erhielt nach Stillegung der Strecke der Schlachthof Pasewalk als Dampfspender. Nach kurzer Zeit wurde die Lok weitergegeben an die LPG Steinmocker bei Jarmen, ohne dort jedoch nochmals genutzt worden zu sein.

Die meisten Güterwagen wurden verschrottet, nur einige fanden auf dem Streckennetz der rügenschen Schmalspurbahnen noch ein befristetes „Gnadenbrot" (Tabelle 3).

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980, S. 146 bis 148

(2) Kurzmeldung aus der Zeitschrift für Kleinbahnen, Berlin 6 (1899) 5, S. 263

(3) Jahresbericht der Generaldirektion der Provinzialbahnen für das Jahr 1947 und Jahresbericht der VVB Landesbahnen 1948, Archiv der Rbd Magdeburg, Akte 878

(4) Acta des Regierungs-Präsidenten zu Stettin betreffend den Bau einer Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk bzw. Pasewalk – Klockow – Prenzlau (von 1892 bis 1909), Wojewódszkie Archivum Państwowe w Szczeinie, Rep. 65 a, Nr. 5663

(5) Sonder-Akten betreffend die Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk (von Januar 1912 bis 1944), Staatsarchiv Potsdam (Regierung Potsdam, Ab. I., Präsidialabteilung für Verkehr und Brücken) Pr Br Rep. 2A, Nr. IV/2101, Blätter 54, 55, 79, 282, 380 und 388

(6) Machel: Verzeichnis des in den Jahren von 1945 bis 1963 auf der ehemaligen Kleinbahn Klockow – Pasewalk eingesetzten Wagenparks (DR-Bezeichnung: Netz Pasewalk), 11/81, unveröffentlicht

(7) AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" (Jünemann/Machel/Nickel): Arbeitsblätter zur Vervollständigung der Dokumentationen über die Geschichte der CPO, KKP, MPSB und GJK, Berlin September 1978

(8) Unterlagen aus den Sammlungen der Verfasser, von Rudi Dobbert, Saßnitz und Günter Meyer, Aue

Erfurt: Von der Hecktraktion zum Zweirichtungs-KT4D

Die Hecktraktion mit KT4D-Wagen wurde in Erfurt bereits im Oktober 1981 zwischen Melchendorfer und Kranichfelder Straße eingeführt. Das war die DDR-Premiere dieser Traktion, die mit KT4D bisher einmalig ist. Bei Bauzuständen werden die für die Heck-Traktion benötigten Fahrzeuge umgerüstet. Sie erhalten einen von den VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe entwickelten abnehmbaren Stahlrohrträger, der die zusätzlich erforderlichen Brems- und Rückleuchten trägt. Außerdem müssen die elektrischen Leitungen umgepolt werden.
Obwohl sich dieser Fahrzeugeinsatz bewährt hat, ist inzwischen eine noch günstigere Lösung gefunden worden. Im Zuge von Instandsetzungsarbeiten an Unfallwagen wurde von den Erfurter Verkehrsbetrieben ein „unechter" Zweirichtungs-Tatratriebwagen vom Typ KT4D (Tw 405) gebaut. Da beim Baustellenverkehr der Fahrgastwechsel nur einseitig erfolgt, konnte die bisherige Türanordnung beibehalten werden. Im B-Teil des Wagens (hintere Stirnseite) wurde jedoch eine komplette Fahrerkabine, die von der Originalkabine nur geringfügig abweicht, eingebaut. Die Umschaltung der Steuerung erfolgt durch das Einlegen des jeweiligen Steuerschalters. In der nicht benutzten Fahrerkabine erfolgen sämtliche Schaltungen wie in einem analog gesteuerten Triebwagen (zweiter Tw im Traktionsverband). Alle notwendigen Ausrüstungen – wie Scheinwerfer, Rück- und Bremsleuchten, Rückspiegel, Scheibenwischer, Sandstreuanlage usw. – für beide Fahrtrichtungen sind fest an- bzw. eingebaut.
Zur Erprobung war dieses als Wendezug bezeichnete Fahrzeug (siehe Abb.) unter anderem zwischen Günterstraße und Hauptfriedhof vom 10 Juni bis 2. Juli 1985 in Betrieb, wo der in offener Bauweise angelegte Gleiskörper durchgearbeitet wurde. Damit konnte ein bisher notwendiger und sehr aufwendiger Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen bzw. die aufwendigen Heck-an-Heck-Traktion vermieden werden. Trotz des Umbaus ist ein freizügiger Betrieb mit allen anderen KT4D-Wagen im Zugverband gewährleistet, so daß dieses interessante Fahrzeug auch im normalen Liniendienst verkehren kann.
Die zweite Erprobungsphase des Tw 405 fand Ende 1985 im Erfurter Norden statt. Anläßlich von planmäßigen Gleisstopfarbeiten, wofür übrigens zum wiederholten Male die Gleisstopfmaschine UNIMA II der Harzquerbahn diente, fuhr der Tw 405 im Zweirichtungsverkehr erstmals zwischen der Endhaltestelle Straße der Völkerfreundschaft und der Haltestelle Berliner Straße.
Kürzlich wurde der KT4D-Tw 430 mit einem Heck-Rangierfahrschalter ausgerüstet. Dadurch wird bei Rangierbewegungen in Betriebshöfen künftig das sonst nötige Rangierpersonal eingespart. Einziges äußeres Merkmal des Tw 430 ist die angebaute Nebelschluß- bzw. Rückfahrleuchte.
Text: M. Hobe, Erfurt und C. Zille, Erfurt
Foto: M. Hobe, Erfurt

ZT4D in Halle

ZT4D – das ist die Bezeichnung für Tatra-Zweirichtungs-Großraumfahrzeuge. Erstmals wurde in Halle im Mai 1983 ein solches Fahrzeug in Betrieb genommen. Der Umbau erfolgte in eigener Werkstatt, da insbesondere auf der Linie 15 keine Wendemöglichkeit besteht und die bekannte Heck-Traktion auf die Dauer nicht zweckmäßig erschien. Ein entsprechender Beiwagen mit der Bezeichnung ZB4D ist in Dresden entwickelt worden (siehe „me" 2/84, S. 17). Beide Betriebe sehen den Einsatz solcher Fahrzeuge auch bei Bauarbeiten im Pendelbetrieb vor. Das Foto zeigt den Tw 901 am 6. November 1984 in Merseburg. Das Fahrzeug wurde mit zwei vollständigen Führerständen ausgerüstet. Dazu mußte das Heckteil abgebaut und eine neue Stirnfront angepaßt werden. Die hintere Tür entfiel dabei, da für die zweite Fahrerkabine Platz erforderlich war. Auf der bisher einstieglosen Seite wurden ebenfalls zwei Türen eingebaut. Der Tw kann einzeln, aber auch im Zugverband verkehren.
Foto: V. Emersleben, Halle (S).

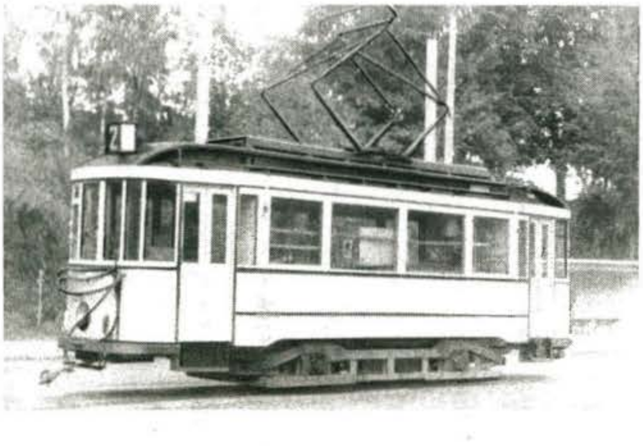
Stadtrundfahrten

Beliebt ist inzwischen überall eine Rundfahrt mit der Straßenbahn durch Dresden geworden. Dafür gibt es extra hergerichtete TATRA-Fahrzeuge. Durch den elfenbein-blauen Farbanstrich sind sie schnell zu erkennen. Vorhanden sind z. Z. die Tw 222 243, Tw 222 507 (Reserve), Tw 222 214 und seit Juli 1985 auch der Bw 272 327. Das Foto entstand im Juli 1984 an der Haltestelle Postplatz in Dresden.
Text: A. Franke, Dresden
Foto: R. Knöbel, Dresden

Traditionswagen künftig auch in Görlitz

Seit 1. Juli 1985 ist in Görlitz der erste Vertreter einer neuen Arbeitswagen-Generation im Einsatz (Abb. 2). Dabei handelt es sich um den 1975 gebauten Reko-Zweirichtungswagen 21^{II}. Aufgrund umfangreicher Gleisbauarbeiten im Stadtgebiet wird der als Schleif- und Weichenspülwagen vorgesehene Tw 103^{III} zunächst als Baufahrzeug eingesetzt. Bis zum Ende des vergangenen Jahres wurden die Reko-Einrichtungswagen Nr. 10^{III} und der Bw 62^{IV} ebenfalls zu Arbeitsfahrzeugen umgebaut. Diese neue Arbeitswagengeneration löst die WUMAG-Tw aus ihrem letzten Aufgabengebiet ab. Während fünf der insgesamt sechs zu Arbeitswagen unterschiedlicher Verwendung umgebauten WUMAG-Triebwagen bereits früher ausgesondert wurden, ist der Weichenspül- und Schleif-Tw 104^{II}, ex Tw 37, Baujahr 1926, noch bis Ende 1985 nahezu täglich eingesetzt worden (Abb. 1). Zwischen 1926 und 1928 wurden von diesem Straßenbahnwagentyp 16 Fahrzeuge für Görlitz gebaut und mit den Nummern 23^{II} bis 38 in Dienst gestellt. Von diesem für Görlitz rund vier Jahrzehnte charakteristisch gewordenen Straßenbahntyp bleibt künftig der Tw 23^{II} des letzten Bauloses (ausgeliefert am 27. Januar 1928) für Traditionszwecke erhalten. Im April 1986 ist seine zweite Jungfernfahrt vorgesehen.
Text und Fotos: A. Riedel, Görlitz

1



2



kurzmeldungen

1



2



3



modell eisenbahner poster

89 6009
Erfurt West 1984
Foto: D Hommel



kurzmeldungen

Lok-einsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Zeitraum vom 1. 7. 85 bis 18. 12. 85:
52 8098 nicht zerlegt (wie in Heft 11 gemeldet), sondern mit Teilen der zerlegten 52 8101 wieder aufgearbeitet. Planmäßig aufgearbeitet worden sind folgende Maschinen:
Juli 1985: 44 1486, 50 3565, 50 3576, 50 3672, 50 3702, 52 8008, 52 8085, 52 8097, 52 8152, 52 8200.
August 1985: 44 1056, 50 3556, 50 3569, 50 3628, 50 3644, 50 3655, 50 3665, 50 3675, 50 3682, 50 3683, 50 3684, 52 8092, 52 8138, 52 8140, 52 8147, 52 8169, 52 8172, 86 1049.
Außerdem erfolgte der Umbau von 03 2117 zum Dampfspender, und der Dampfspender 58 1781 wurde planmäßig aufgearbeitet.
September 1985: 41 1180, 41 1273, 41 1303, 50 3631, 50 3694, 52 8039, 52 8050, 52 8057, 52 8099, 52 8105, 52 8143, 52 8145, 52 8185, 52 8199.
Aufarbeitung der schon zu Dampfspendern umgebauten 52 1414 und 58 1337.
Oktober 1985: 50 3516, 50 3536, 50 3562, 50 3570, 50 3659, 50 3663, 50 3704, 52 8005, 52 8026, 52 8030, 52 8038, 52 8046, 52 8098, 52 8111, 52 8118, 52 8126, 52 8137, 52 8139, 52 8142, 52 8150, 52 8183, 86 1501.
November 1985: 44 2140 (Dampfspender), 50 3557, 50 3657, 50 3662, 50 3670, 50 3672, 50 3693, 52 8007, 52 8049, 52 8063, 52 8104, 52 8106, 52 8109, 52 8110, 52 8116, 52 8131, 52 8157, 52 8199, 58 435 (Dampfspender).
Dezember 1985: 41 1225, 50 3506, 50 3551, 50 3563, 50 3642, 50 3689, 52 1662, 52 8014, 52 8071, 52 8077, 52 8125, 52 8027, 52 8144, 52 8157, 52 8185.
Schu./Rei. (Mitte Januar)

Bw Halberstadt
Lokbestand: 50 3501 (1), 50 3512, 50 3520 (ex Blankenburg), 50 3531 (1), 50 3535, 50 3552, 50 3553, 50 3556, 50 3557, 50 3559, 50 3562, 50 3579, 50 3606, 50 3618, 50 3631 (2), 50 3632, 50 3662, 50 3684, 50 3700, 50 3705, 50 3708
Legende: (1) – in Est Oschersleben abgestellt, (2) – E in Est Oschersleben
Jan. (Mitte Januar)

Bw Angermünde
Lokbestand: 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8141, 52 8187; 50 3635 (Hzl), 50 3693 (Dsp)
Umlauf (KBS 921, 920, 923): Agm (54592) 10.10, 10.50 Sch, Sch (Lzv) 12.00, 12.42 Agm; Pa (59509) 7.02, 9.11 Agm; Agm (62596) 6.52, 10.39 Tan; Tan (62597) 14.18, 15.01 Agm; Bereitschaftslok von 4.00 Uhr bis 16.00 Uhr bzw. 10.00 Uhr bis 22.00 Uhr.
Legende: Agm – Angermünde, Sch – Schwedt, Pa – Pasewalk, Tan – Tantow
Rei. (Mitte Januar)

Bw Aue
Ergänzung zu Heft 9/1985: Da die angegebenen Nahgüterzüge nicht fahren, wurden den Lokomotiven der BR 50 neue Aufgaben zugewiesen: *(KBS450):* Aue (N 66326) 12.45, 12.52 Schl. 13.13, 13.27 Fahr 13.47, 14.04 Wika 14.27, 14.46 Zwi; Zwi (Dg 54313) 16.12, 16.45 Fähr 16.50, 17.17 Aue.
Legende: Schl. – Schlema, Fähr – Fährbrücke, Wika – Wilkau-Haßlau, Zwi – Zwickau
G. H. (Mitte Januar)

Bw Hoyerswerda
Lokbestand: 44 2115 (Hzl), 52 8004, 52 8046, 52 8047, 52 8053, 52 8083, 52 8198
Umläufe (KBS 230): Nie (64234) 10.34, 14.04 Hw; Hw (61294) 11.06, 12.04 Hc; Hc (73205) 12.46, 12.56 Lauta; Lauta (73204) 13.23, 13.33 Hc; Hc (Lzz) 13.50, 13.56 Schw; Schw (71248) 14.21, 14.29 Ruh; Hw (Lzz) 11.55, 12.02 K; K (73236) 12.45, 12.58 Hw; Hw (53285) 16.13, 16.55 S; Hw (64245) 11.35, 13.25 Box; Box (64246) 14.05, 16.23 Hw.
Legende: Nie – Niesky, Hw – Hoyerswerda, Hc – Hohenbocka, Schw – Schwarzheide, Ruh – Ruhland, K – Knappenrode, S – Senftenberg, Box – Boxberg.
G. H. (Mitte Januar)

100. Serienlok
Am 20. Dezember 1985 wurde in einer Feierstunde die (elf Tage vorfristig fertiggestellte) 100. Serienlokomotive der Baureihe 243 im KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf der DR übergeben. Die 243 101 erhielt das Bw Leipzig Hbf West.
Rei. (Mitte Januar)

Ergänzung für historischen Zug

Der im Heft 2/1982 S. 40 abgebildete Speisewagen 51 50 88-10 054-7 des Baujahres 1936 wurde ab Juli 1984 im Raw „Herbert Warnke", Delitzsch, Werkteil Gotha, einer Generalreparatur (Instandhaltungsstufe R 4 mit Sonderarbeiten) unterzogen. Als Ersatzteilspender diente der ehemals zum Bauzug 3 der Rbd Berlin gehörende Wagen 51 50 88-10 030-7 gleicher Bauart. Aus dem letztgenannten Wagen konnten die Zwischenwand, das Sitzgestühl und andere Teile der Inneneinrichtung gewonnen werden. Eine Vielzahl anderer Ausrüstungsteile, wie die Lampen, die hölzernen Gepäckablagen, die Flaschenhalter wurden originalgetreu nachgefertigt. Durch das hohe handwerkliche Können der Beschäftigten entstand in Gotha so ein allen touristischen Anforderungen entsprechender und auch nach heutigen Gesichtspunkten zu bewirtschaftender historischer Speisewagen neu.





Am 14. Dezember 1985 konnte das Fahrzeug termingerecht übergeben werden. Die gediegene Verarbeitung des Materials, die geschmackvolle innere Farbgestaltung und auch die äußerlich weitgehend dem Originalzustand entsprechende Farbgebung machen den Speisewagen zum niveauvollen Spitzenreiter unter den Traditionswagen der DR. Mit seiner historischen MITROPA-Wagennummer 1108 wird er dem Traditions-Eilzug der Deutschen Reichsbahn zugeordnet.
Für den Einsatz und die Bewirtschaftung werden jedoch besondere Festlegungen getroffen.
wh.

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis

Peter Koehler (DMV), Rathenow und
Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV), Stendal

Über die Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomotiven

Es ist rund einhundert Jahre her, als eine umwälzende Erfindung des deutschen Lokomotivbaus in der Fachpresse für Schlagzeilen sorgte: die Verbundmaschine. Im stationären und Schiffs-Dampfmaschinenbau war sie seit langem gebräuchlich. Im Lokomotivbau führten aber erste Versuche bei der Anwendung einer mehrfachen Dampfdehnung um 1850 in England noch nicht zu dem gewünschten Erfolg. Daß es dennoch gelang, der enormen Dampfverschwendung der damaligen Lokomotiven durch das Verbundsystem Einhalt zu gebieten, soll durch diesen Beitrag nicht in Vergessenheit geraten.

Im Jahre 1876 fand der berühmte Schweizer Ingenieur Anatole Mallet (1837–1919) die für die Dampflok brauchbare Lösung, die er an einer bei Schneider-Creuzot gebauten B 1-Tenderlokomotive für die Bayonne-Barritzer Bahn erprobte. August von Borries (1852–1906) – er war zu dieser Zeit Maschinenmeister in der Eisenbahndirektion Hannover und ein genialer deutscher Lokomotiv-Ingenieur – ließ im Jahre 1880 bei der Firma Schichau in Elbing (heute Elblqg/VR Polen) die erste deutsche Verbundlok bauen. Es war eine 1 A-Tenderlokomotive für die Preußischen Staatsbahnen.

Das Naßdampf-Prinzip

Vor hundert Jahren wurde bei den Lokomotiven ausschließlich Naßdampf verwendet. So heißt der vom Kessel gelieferte Dampf, der bis zu seiner Entnahme am Regler mit Wasser in Verbindung steht und demzufolge zu 10–12 Prozent seines Gewichtes mit feinstverteilten Wassertröpfchen durchsetzt ist. Seine Temperatur steht in direkter Abhängigkeit zum Kesseldruck. Nach ⟨1⟩ gelten folgende Zusammenhänge (nebenstehende Tabelle):

Dieser Naßdampf strömt den Zylindern in mehr oder weniger langen Rohrleitungen (Einströmrohren) zu, und gibt auf diesem Wege bereits bestimmte Wärmeanteile an die kälteren Rohre ab. Während des Arbeitsspiels im Zylinder werden auch die Zylinderwandungen durch den einströmenden Dampf aufgeheizt. In diesem Stadium kommt es zum Niederschlag von Wassertröpfchen (Eintrittskondensation) an den Zylinderwänden. Das Dampfvolumen nimmt dadurch ab, neuer Dampf muß nachströmen, um den Wärmeverlust zu ersetzen. Es wird also mehr Dampf „verschluckt", als dem Füllungsraum entspricht! Bei dem nun folgenden Ausdehnen des Dampfes im Zylinder wird der Kolben bewegt, der Dampf dadurch entspannt und weiter abgekühlt. Während des darauffolgenden Auspuffs geben die wärmeren Zylinderwände dem kühleren abziehenden Dampf noch etwas Wärme mit, die wiederum für den Arbeitsprozeß verloren ist. Je größer nun das Temperaturgefälle in der Maschine ist, desto mehr Wärmeverluste treten auf und desto unwirtschaftlicher arbeitet letztendlich die Lokomotive: Alle diese Wärmeverluste können nur durch erhöhte Füllungen des Zylinders mit Dampf und damit durch höheren Dampf- und Brennstoffverbrauch ausgeglichen werden.

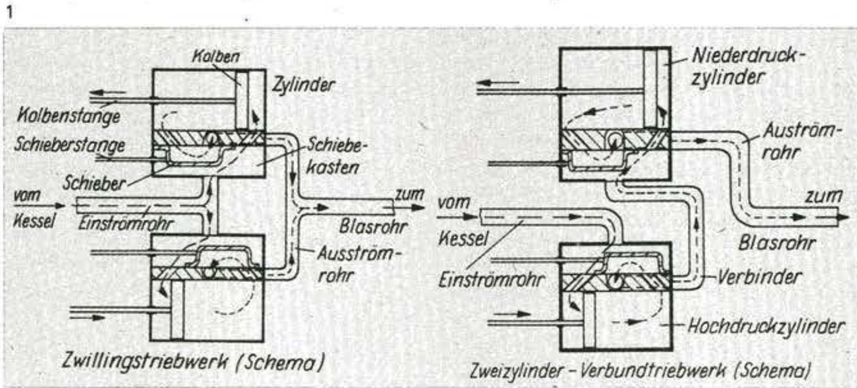
Die Wirkungsweise der Verbundlok

Das Verbundsystem schuf Abhilfe. Seine theoretische Begründung geht auf Versuche des Münchener Professors Bauschinger (um 1865) zurück, der die Kondensation als Ursache für die großen Wärmeeinbußen nachwies. ⟨2⟩ Es ist das Verdienst Bauschingers, den Weg für die Beseitigung von Wärmeverlusten aufgezeigt zu haben, der dann folgerichtig von Mallet beschritten wurde. Die Wärmeverluste konnten durch Verringerung des Temperaturunterschieds zwischen Dampfein- und -austritt im Zylinder reduziert werden.

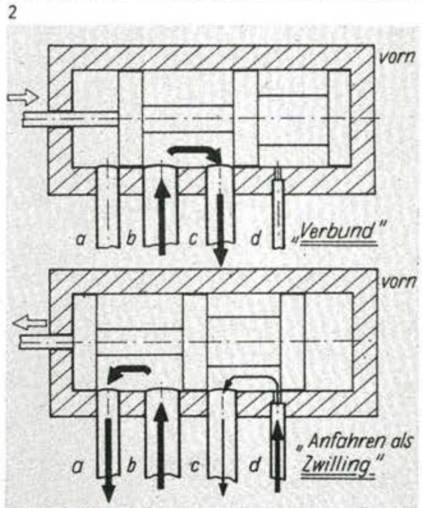
Kesselüberdruck kp/cm²	Dampftemperatur °C	spezif. Rauminhalt m³/kg
–	99,1	1,725
1	119,6	0,902
2	132,9	0,617
4	151,1	0,382
6	164,2	0,278
8	174,5	0,219
10	183,2	0,181
12	190,7	0,154
14	197,4	0,134
16	203,4	0,119
20	213,9	0,097

Man gab dem ersten Zylinder die für die gewünschte Leistung notwendige Füllung, ließ aber den Dampf nicht vollständig entspannen. Zwangsläufig konnte er auch nicht vollkommen abkühlen, und die mittlere Zylindertemperatur stieg. Der Wärmeverlust wurde kleiner. Der noch nicht ganz entspannte Dampf besaß aber noch ein erhebliches Arbeitsvermögen, das in einem nachfolgenden Zylinder ausgenutzt wurde. Der Dampf mußte bis auf den Auspuffdruck entspannt werden. Ein weiterer Vorteil, der aus der Undichtigkeit zwischen Zy-

1



2



1 Gegenüberstellung der Wirkungsweise des Zwillings- und Zweizylinder-Verbundtriebwerkes

2 Schematische Wirkungsweise der Anfahrvorrichtung Bauart „Dultz" in den beiden Endlagen des Steuerkolbens
a – Hilfsauspuffrohr zum Blasrohr (Ø 140 mm)
b – vom Ausströmrohr des Hochzylinders (Ø 160 mm)
c – zum Einströmrohr des Niederdruckzylinders (Ø 150 mm)
d – Frischdampfrohrleitung vom Kessel (Ø 60 mm)

linder und Kolben resultiert, konnte gleichzeitig genutzt werden. Bei der Zwillingsmaschine geht der Undichtigkeitsdampf aus beiden Zylindern unmittelbar verloren (Abb. 1). Bei der Verbundlok wird jedoch der dem Hochdruckzylinder in den Verbinder entwichene Dampf im Niederdruckzylinder noch zur Arbeitsleistung ausgenutzt. Da die Undichtigkeitsverluste umso kleiner werden, je geringer der Druckunterschied zu beiden Seiten des Kolbens ist, sind die Verluste an Dampfmengen durch das geteilte Druckgefälle der Verbundanordnung in jedem Zylinder klei-

(Drosselverluste). Danach werden an die Verbundlok folgende Forderungen gestellt:

– Das in den einzelnen Zylindern auftretende Temperaturgefälle soll möglichst gleich sein.

– Die Kolbenkräfte sollen je Zylinder wegen der Schonung des Kurbeltriebwerks möglichst gleich sein, was auch einen günstigen Masseausgleich ergibt,

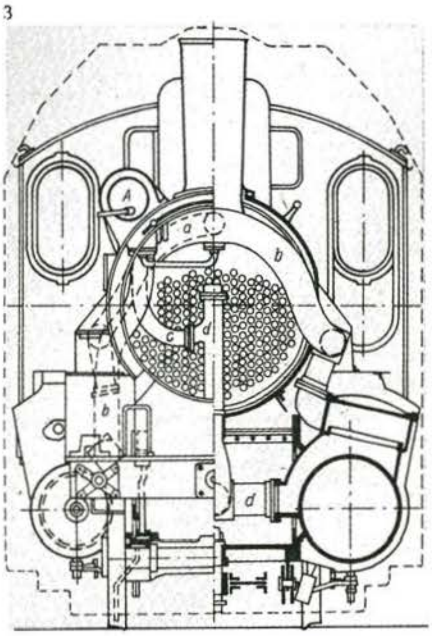
– die Diagramm-Teilflächen (entsprechend den Zylindern) müssen gleich sein, um in allen Zylindern gleiche Arbeit und gleiches Wärmegefälle zu erreichen.

erreichen, der Durchmesser (und damit die Kolbenfläche) entsprechend größer gewählt werden.

Die Wirkungsweise des Verbundverfahrens

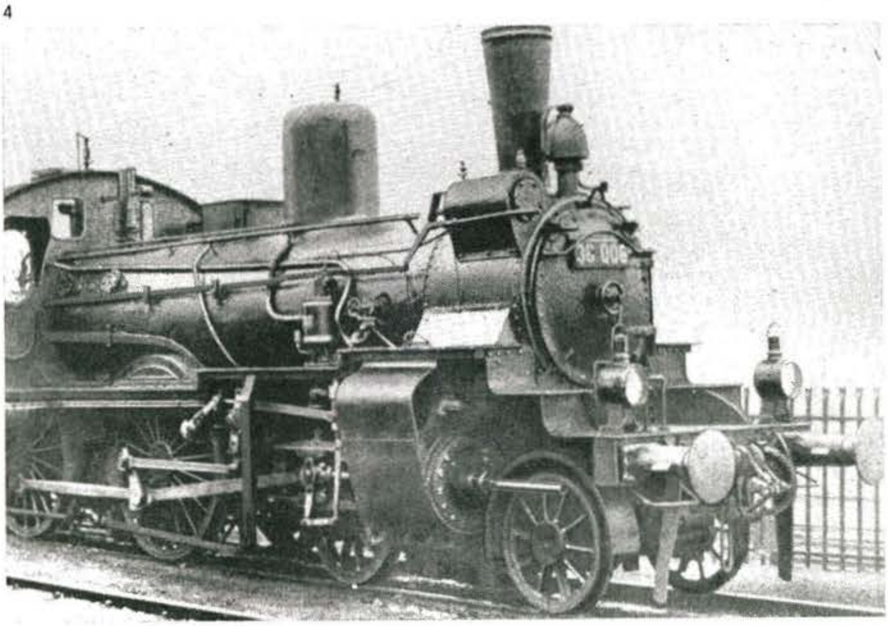
Die im praktischen Diagramm dargestellten Abweichungen zum Idealdiagramm resultieren vor allem aus den Einflüssen der Zylinderabmessungen, des Schieberkasten- und Blasrohrdrucks sowie der Füllung. Die Diagrammfläche wird bei etwa 4 atü in zwei Teile zerlegt. Diese Drucklinie stellt den Verbinderdruck dar. Der Ver-

3



3 Vorderansicht und Rauchkammerschnitt einer Zweizylinder-Verbundlokomotive

4



4 Lok 36 006 (ex pr. P 4^2) mit der charakteristischen Dultzschen Anfahrvorrichtung auf der rechten Rauchkammerseite. Oberhalb der Luftpumpe ist der Handzug der Anfahrvorrichtung zum Führerhaus zu erkennen!

Abk.	Bezeichnung	zutreffende Abk. in Abb. 3
A	Dultzsche Anfahrvorrichtung	–
a	Einströmrohr (gestrichelt)	–
b	Verbinderrohr vom HD-Zylinder nach A bzw. von A zum ND-Zylinder	b bzw. c
c	Hilfsauspuffrohr zum Blasrohr	a
d	Ausströmrohr mit Blasrohrkopf	–

Deutlich zu erkennen sind die unterschiedlichen Zylinder-Durchmesser!

ner. Damit näherte sich die Verbundmaschine der idealen oder verlustlosen Maschine, was ihren entscheidenden Vorteil ausmachte. Ein Vergleich des theoretischen und des praktischen Indikator-Diagramms (3) zeigt uns die in der Praxis auftretenden Abweichungen durch Temperatur- und Druckverluste

In der Praxis war es nicht immer möglich, allen Forderungen gerecht zu werden, denn es mußte Rücksicht auf vorhandene Gußmodelle genommen, und die festgelegten Abstufungen bestimmter Maße waren einzuhalten. Letztendlich erhielten die beiden Zylinder der Zweizylinder-Verbundlokomotive zwar den gleichen Hub, aber verschiedene Durchmesser. Der Hochdruckzylinder mit dem kleineren Durchmesser lag stets auf der Lokführerseite (also in Fahrtrichtung rechts), der Niederdruckzylinder mit größerem Durchmesser links. Das Durchmesserverhältnis Hochdruck- zu Niederdruck-Zylinder betrug etwa 1:1,8 bis 3,1 (kleinere Werte für langsamfahrende Loks mit kleineren Füllungen). Damit war das Raumverhältnis der Zylinder gleich dem Kolbenflächenverhältnis, denn wegen des kleineren Drucks im Niederdruckzylinder mußte, um gleichgroße Kolbenkräfte wie im Hochdruckzylinder zu

binder ist der Raum zwischen dem Hoch- und dem Niederdruckzylinder. Er ist bei den Zweizylinder-Verbundloks als Rohr ausgeführt worden. Der Verbinderdruck ist theoretisch gleich dem Ausströmdruck des Hochdruckzylinders und dem Einströmdruck des Niederdruckzylinders. Da es aber steuerungstechnisch nicht möglich ist, den Druck im Verbinder über den gesamten Hub gleich groß zu halten und die Abkühlungs- sowie Drosselverluste auf dem Wege vom Hoch- zum Niederdruckzylinder unvermeidlich sind, fällt der Einströmdruck des Niederdruckzylinders gegen den Ausströmdruck des Hochdruckzylinders mehr oder weniger ab. Es war abhängig vom Können des jeweiligen Konstrukteurs, diese Verluste so gering wie möglich zu halten: z. B. mit Hilfe wirksamer Isolierung der Rohre; kürzesten, aber auch möglichst gradlinigen, weiten Dampfwegen. Durch das Verbundverfahren sind für

die damalige Zeit recht beachtliche Einsparungen nachgewiesen worden. Alte Ermittlungen belegen sehr deutlich den enormen und stetigen Aufschwung, der im Verlaufe von 50 Jahren beim Dampflokomotivbau in Deutschland erreicht werden konnte. Nach Professor Jahn sind folgende angenäherten Vergleichswerte zutreffend: (2)

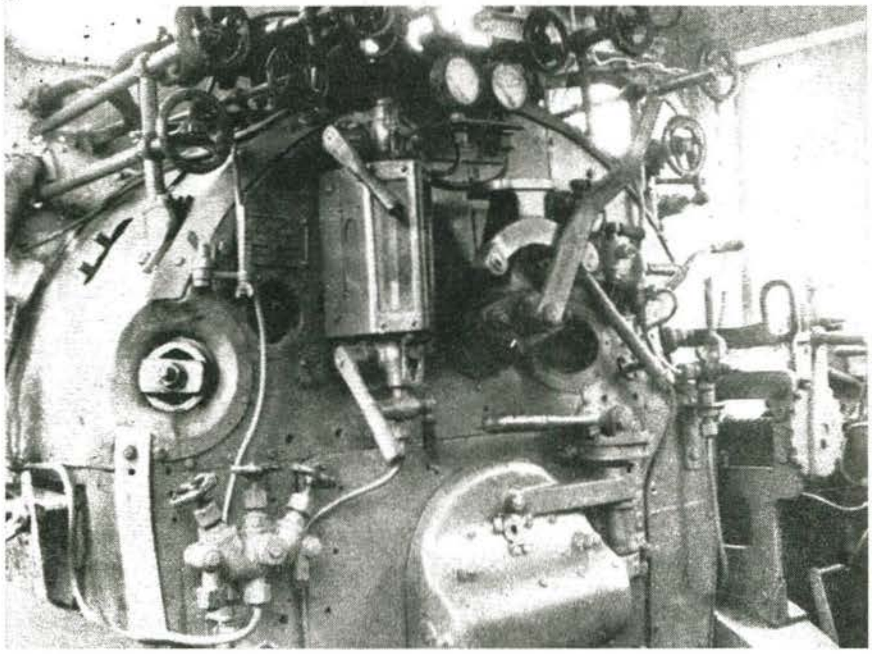
Jahr	Kohlenverbrauch kg/PSih	Dampfverbrauch kg/PSih	Kesseldruck kp/cm²	Bemerkungen
1835	5,20	31,00	3,5	Röhrenkessel, Steuerung ohne Expansion, etwa dem „Adler" vergleichbar
1839	3,15	20,00	4,2	Kurzrohrkessel, Füllung bis 65 %, 5 % Vorausströmung; Ausnutzung der Expansion des Dampfes
1842	2,70	20,00	4,2	Langrohrkessel, wie oben
1845	1,98	15,00	5,0	Langrohrkessel, Expansionssteuerung
1876	1,70	13,00	9,0	1B-Personenzuglok, Expansionssteuerung
1878	1,40	10,60	10,0*	C-Güterzuglok, Expansionssteuerung
1884	1,25	9,60	12,0 b. 13,0	Einführung des Verbund-Verfahrens

Im Dampfverbrauch wurden etwa 10 bis 20 Prozent Einsparungen durchgängig erreicht, die sich in geringerem Wasser- und Brennstoffverbrauch bemerkbar machten. Der Aktionsradius der Lokomotiven vergrößerte sich spürbar!

Nachteil der Zweizylinder-Verbundlok

Die Zweizylinder-Verbundlok hatte trotz aller thermodynamischen Vorteile einen Nachteil, der im Betrieb zum totalen Ausfall der Lok führen mußte. Bei ungünstiger Kurbelstellung des Triebwerkes traten Anfahrschwierigkeiten auf. Wir wollen uns kurz den Weg des Dampfes verdeutlichen: Vom Dampfdom gelangt er über das Reglerrohr zum Einströmrohr und über den Schieberkasten in den Hochdruckzylinder, um teilentspannt zu werden. Er verläßt den Hochdruckzylinderblock durch den Verbinder und erreicht den Niederdruckzylinder über dessen Schieberkasten, um endlich durch das Ausströmrohr und das Blasrohr durch den Schornstein ins Freie zu entweichen. Das funktionierte aber nur, wenn der Hochdruckzylinder nicht in einer der beiden möglichen Totpunktstellungen stand. Das heißt Kolben- und Treibstange mußten eine gerade Linie bilden, weil der Kolben in einer der beiden Endlagen stand. Dann konnte der Dampf im Hochdruckzylinder nicht wirksam werden und demzufolge auch nicht in den Niederdruckzylinder gelangen, der gerade infolge des bei den Zweizylinderloks üblichen Versatzes beider Kurbeln um 90° sich in der Idealstellung befand. Hier half nur ein Kunstgriff: Die Lok mußte zum Anfahren vor-

5

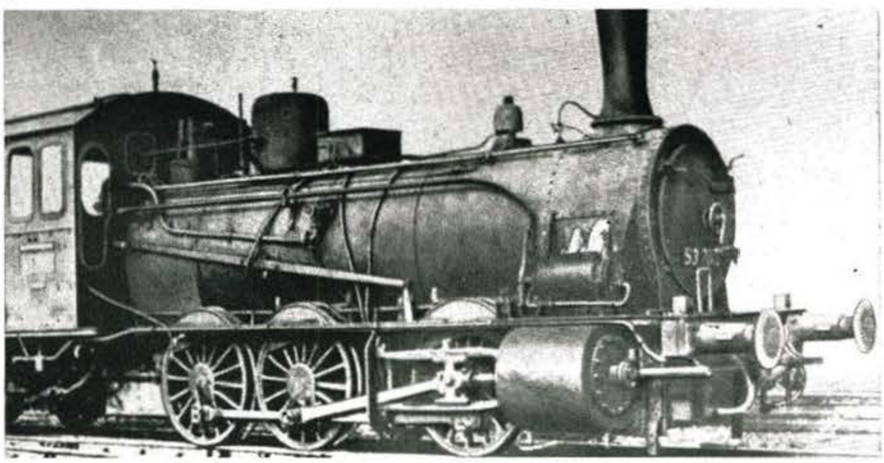


Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomotiven der Deutschen Reichsbahn

Erstes Baujahr	frühere Länderbahnbezeichng.	Baureihe	Betriebsgattung	abgekürzte Bezeichng.	Betriebsnummer von/bis
1892	pr S 3	13^{0}	S 24.15	2'Bn2v	13 001–028
1905	pr S 5^{2}	13^{5-8}	S 24.16	2'Bn2v	13 651–850
1900	sä VIII V 1	13^{15}	S 24.16	2'Bn2v	13 1501–1511
1899	wü A D	13^{16}	S 24.14	2'Bn2v	13 1601–1624
1903	old S 3	13^{18}	S 24.15	2'Bn2v	13 1801–1806
1909	old S 5^{2}	13^{18}	S 24.16	2'Bn2v	13 1851–1861
1896	sä VIII V 1	13^{71}	S 24.15	2'Bn2v	13 7101–7112
1889	sä III b V	34^{79}	P 23.14	1 Bn2v	34 7901–7902
1886	sä VI b V	34^{80}	P 23.14	1 Bn2v	34 8011
1889	wü A C	34^{82}	P 23.14	1 Bn2v	34 8201–8209
1898	pr P 4^{2}	36^{0-4}	P 24.15	2'Bn2v	36 001–438
1903	meck P 4^{2}	36^{6}	P 24.14	2'Bn2v	36 601–620
1903	meck P 4^{2}	36^{6}	P 24.15	2'Bn2v	36 651–662
1895	bay B XI	36^{7-8}	P 24.15	2'Bn2v	36 751–826
1896	sä VIII V 2	36^{9}	P 24.14	2'Bn2v	36 901–919
1897	sä VIII V 2	36^{9}	P 24.15	2'Bn2v	36 921–948
1900	sä VIII V 2	36^{9-10}	P 24.16	2'Bn2v	36 951–1014
1907	old P 4^{2}	36^{12}	P 24.15	2'Bn2v	36 1251–1258
1882	pr G 4^{2}	53^{0}	G 33.14	Cn2v	53 001–1258
1903	pr G 4^{3}	53^{3}	G 33.15	Cn2v	53 301–327
1885	sä V V	53^{6}	G 33.14	Cn2v	53 601–615
1898	sä VV	53^{6-7}	G 33.14	Cn2v	53 618–729
1920	sä VV	53^{7}	G 33.15	Cn2v	53 751
1890	wü F c	53^{8}	G 33.13	Cn2v	53 801–865
1895	old G 4^{2}	53^{10}	G 33.13	Cn2v	53 1001–1003
1907	old G 4^{2}	53^{10}	G 33.14	Cn2v	53 1051–1058
1889	bay C IV	53^{80-81}	G 33.14	Cn2v	53 8081–8168
1895	pr G 5^{2}	54^{2-3}	G 34.14	1'Cn2v	54 201–386
1901	pr G 5^{4}	54^{8-10}	G 34.14	1'Cn2v	54 801–1092
1907	meck G 5^{4}	54^{12}	G 34.14	1'Cn2v	54 1201–1203
1899	bay C VI	54^{13}	G 34.14	1'Cn2v	54 1301–1364
1907	bay G 3/4 N	54^{14}	G 34.14	1'Cn2v	54 1401–1432
1895	pr G 7^{2}	55^{7-13}	G 44.13	Dn2v	55 702–1392
1914	meck G 7^{2}	55^{57}	G 44.14	Dn2v	55 5701–5705
1905	pfälz G 5	55^{59}	G 44.14	Dn2v	55 5901–5932
1893	pr G 7^{3}	56^{0}	G 45.13	1'Dn2v	56 001–005
1917	meck G 7^{3}	56^{2}	G 45.13	1'Dn2v	56 201–205
1902	sä IX V	56^{5}	G 45.15	1'Dn2v	56 501–516
1914	sä XI V	57^{0}	G 55.15	En2v	57 001–014
1905	sä XI V	57^{0}	G 55.14	En2v	57 021–083
1901	sä V K	99^{61}	K 44.7	Dn2v	99 611–619

übergehend als Zwilling betrieben werden. Nach dem Überwinden der Totpunktstellung des Hochdruckzylinders konnte recht schnell auf Verbund umgeschaltet werden. Zum Anfahren wurde dem größeren Niederdruckzylinder der Frischdampf gedrosselt zugeführt, um die Kolbenkräfte im Vergleich zum Hochdruckzylinder nicht zu groß werden zu lassen. Beide Zylinder arbeiteten also vorübergehend auf Auspuff. Der Wechsel Zwilling/Verbund war auch am Auspuffgeräusch zu hören: Es ging von (den uns gewohnten) scharfen Auspuffgeräuschen in ein spürbar gedämpfteres, leicht stoßartiges Rauschen über (heute noch an den Schmalspur-Verbundloks zu hören!).

6



5 Führerstand der 36 457. Rechts über dem Steuerbock der Zuggriff für die Betätigung der Dultz-Anfahrvorrichtung.

6 Die Lok 53 7002 (ex pr. G 4^2, von der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn übernommen) trug die Anfahrvorrichtung der Bauart „Dultz" oberhalb des Hochdruckzylinders. Die Maschine hatte eine innenliegende Allansteuerung. Nach (5) war an den G 4^2 vor allem die „v. Borries'sche Anfahrvorrichtung" gebräuchlich.

Fotos: Sammlung P. Koehler, Rathenow; Zeichnungen: W. List, Stendal

Anfahrhilfen für die Verbundlok

Im Laufe der Jahre gab es eine große Anzahl von „Anfahrhilfen": (4)

Bauart v. Borries (1883/84; Preußen): Eine Bohrung im Spiegel des Reglerschiebers ließ nur bei voll ausgelegtem Regler Dampf in den Niederdruckzylinder treten; beim späteren Einziehen des Reglers verschloß sie sich.

Bauart Lindner (Sachsen, Baden): Sie gab bei ausgelegter Steuerung Dampf für den Niederdruckzylinder frei, wenn der Hochdruckzylinder in ungünstiger Stellung stand.

Bauart Krauss (Bayern): Wirkung etwa gleich, nur wurde außer von der Steuerung auch noch vom Kreuzkopf bei bestimmten Kurbelstellungen die Freigabe der Hilfsdampfleitung zum Niederdruckzylinder erreicht.

Bauart Gölsdorf (Österreich): Durch Öffnungen im Schieberspiegel bei unter 65 % ausgelegter Steuerung wurde dem Niederdruckzylinder Dampf gegeben.

Bauart Dultz (Preußen): Ein Wechselschieber, vom Lokführer betätigt, erlaubte die Stellung „Zwilling" beim Anfahren bzw. „Verbund" bei Dauerbetrieb.

Durchsetzen konnte sich bei den Zweizylinder-Naßdampfverbundmaschinen in Preußen die Anfahrvorrichtung der Bauart Dultz (Königsberg).

Das Wechselventil an der Verbundlok

Im Dampflok-Archiv (5) sind mehrere Maschinen abgebildet, bei denen das stets auf der rechten Rauchkammerseite angebrachte Wechselventil zu erkennen ist (Dampflok-Archiv, Band 1, Seite 72 und 77). Das Ventil wurde vom Lokführer per Handzug vom Führerstand aus betätigt und hatte folgende Wirkungsweise: Ein Gehäuse bestand aus mehreren voneinander getrennten Kammern (Abb. 3). Der Raum „a" war mit dem Blasrohr, „b" mit dem Ausströmrohr des kleineren Hochdruckzylinders und „c" mit dem Einströmrohr des größeren Niederdruckzylinders verbunden. Durch „d" wurde dem Gehäuse Frischdampf zugeführt. Ein im Inneren beweglicher und dampfentlasteter Kolbenschieber steuerte leichtgängig die Verbindung der einzelnen Kammern untereinander. Es gab zwei Stellungen: „Anfahren als Zwilling" und „Verbund". Der Dampfweg in der Anfahrstellung (Steuerkolben vom Lokführer nach rückwärts gezogen) verlief vom Hochdruckzylinder durch Kammer „b" nach „a" und von hier durch ein dünneres Hilfsauspuffrohr zum Blasrohr. Zugleich erhielt der Niederdruckzylinder über „d" und „c" Frischdampf, dessen Druck aber durch den entsprechend eng gestalteten Querschnitt zwischen den Kammern „d" und „c" stark gedrosselt wurde. Bei der „Verbund"-Stellung lag der Steuerkolben in der vorderen Endlage und gestattete dem Frischdampf den Weg nach der Teilexpansion im Hochdruckzylinder durch die Kammer „b" nach „c" zur weiteren Arbeitsleistung nach dem Niederdruckzylinder, von wo aus er entspannt dem Blasrohr zugeleitet wurde.

Vierzylinder-Heißdampf-Verbundlok

Die Verbundlokomotive wurde vor allem in Süddeutschland von Krauss-Maffei als Vierzylinder-Verbundlok mit Heißdampf zur höchsten Blüte im deutschen Dampflokomotivbau geführt. Die Preußischen Staatsbahnen lehnten bekanntlich unter Robert Garbe das Heißdampf-Verbundsystem wegen der komplizierten und damit störanfälligeren und teueren Bauart ab, wurden aber dennoch mit der S 10^1 von Henschel (Entwurf: Georg Heise) eines Besseren belehrt. Doch das alles ist bekannt und erhitzt in Fachkreisen bei der uralten Diskussion „Vierzylinder-Heißdampf-Verbundlok" kontra „Heißdampf-Zwilling" noch heute die Gemüter! Immerhin sind im Bestand des Verkehrsmuseums Dresden noch Vierzylinder-Heißdampf-Verbundloks erhalten (17^{10-12} ex S 10^1 und 19^0 ex XX H V), wogegen die alten, seinerzeit sparsamen und weitverbreiteten Zweizylinder-Naßdampf-Verbundloks nicht mehr existieren.

Daß sie einmal auf den Strecken ihrer Heimatdirektionen das Rückgrat im Zugdienst bilden, ist im Zeitalter der Elektro- und Diesellokomotiven längst vergessen. Sich ihrer hin und wieder zu erinnern, sollte der Sinn und Zweck dieser Darstellung gewesen sein. Die Tabelle auf Seite 14 enthält alle von der DR übernommenen Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomotiven.

Wie daraus hervorgeht, konzentriert sich der Beschaffungszeitraum auf die Jahre von 1882 bis 1920, wobei der Höhepunkt etwa um die Jahrhundertwende erreicht worden war.

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: „Die Dampflokomotive" 2. Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1965
(2) Jubiläumsschrift: „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen", 2. Auflage, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H., Leipzig 1938
(3) J. Brosius/R. Koch: „Die Schule des Lokomotivführers", Band II, Verlag von J. Springer, Berlin 1931
(4) K.-E. Maedel: „Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute", 5. Auflage, VEB Verlag Technik, Berlin 1968
(5) M. Weisbrod, H. Müller, W. Petznick: „Dampflok-Archiv" Band 1 bis 4, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1976 ff.

kurzmeldungen

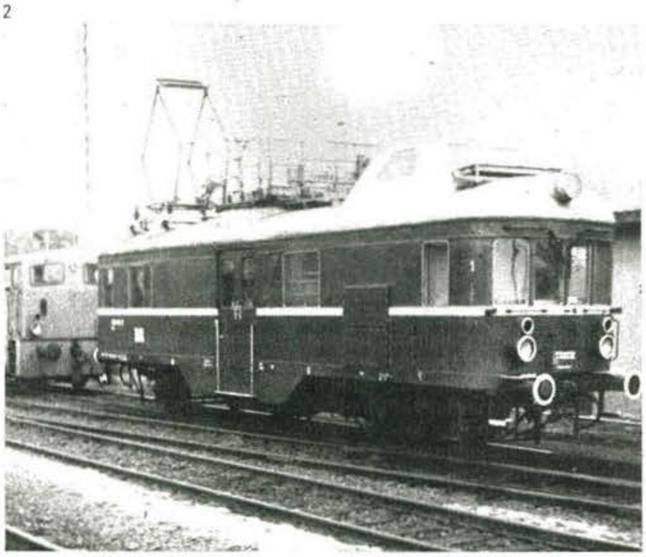
Bald überall Container

1968 fuhr in der DDR der erste Zug mit 30 Großcontainern. Heute sind es wöchentlich 150 Züge, die ausschließlich „silberne Kisten" befördern.
31 Umschlagplätze hat die DR zwischen Sonneberg und Rostock. Weiterhin gibt es 11 werkeigene. Der Kraftverkehr verfügt über 500 Sattelschlepper. Damit sind bisher 75 Prozent des Territoriums der DDR für den Gütertransport per Container erreichbar. Insgesamt sind landesweit 32 000 Großcontainer verfügbar. Davon sind 25 000 Eigentum des Verkehrswesens, 7 000 gehören Betrieben.
1985 wurden etwa 5,2 Millionen Tonnen Güter in Großcontainern befördert. Der Umfang dieser modernen Transporttechnologie wächst bei uns um jährlich 14 Prozent. *me*

1



2



Gelenk-Obusse im Einsatz

Mitte vergangenen Jahres trafen die ersten 20 Gelenk-Obusse vom Typ Ikarus-GANZ 280 T in der DDR ein (siehe auch „me" 6/85, S. 13). Zwölf Fahrzeuge wurden von Ende Juni bis Anfang August in Weimar in Betrieb genommen (Nr. 80203, 80211, 80228, 80236, 80244, 80252, 80260, 80277, 80285, 80293, 80308 und 80316). Sieben Obusse dieser Typs erhielt Eberswalde (Nr. 4 bis 10), dort sind sie seit 31. August 1985 im Einsatz. Der Anhängerbetrieb mit 9-Tr-Obussen wurde am gleichen Tage eingestellt („me" 6/85, S. 13). Die Verkehrsbetriebe Potsdam erhielten einen Wagen, er wurde am 23. September 1985 zum ersten Mal planmäßig eingesetzt. Ihm folgten Mitte Januar 1986 vier weitere 280 T. Sie erhielten die Nr. 452 bis 455.
9-Tr-Škoda-Obusse fahren z. Z. nur noch in Eberswalde, Ende 1985 waren fünf Fahrzeuge betriebsbereit.
me (vb 5/85, Mst, wdm)

Fahrzeugausstellung in Teltow

Am 7. Dezember 1985 fand im Bahnhof Teltow eine Fahrzeugausstellung statt, und die Teltower Industriebetriebe wurden an diesem Tag mit der Traditionslokomotive 52 6666 bedient. Nachmittags waren die in Teltow aufgestellten Lokomotiven, unter ihnen Werkloks der Typen V 15, V 60, eine Kö und die 52 6666, sowie ein Fahrleitungsrevisionswagen zu besichtigen (Abb. 2). Lokomotivführer und Heizer gaben den Besuchern bereitwillig Auskunft und beantworteten Fragen. Akteure dieser Veranstaltung waren Eisenbahner des Bahnhofs Teltow mit ihrem Leiter, Kollegen Schulze (siehe Abb. 1). Während der kurzen Eröffnungsansprache dankte er allen, die zu dieser Fahrzeugausstellung beigetragen haben.
Wha, Fotos: B. Egler, Ludwigsfelde

Mehr Museumslokomotiven

Inzwischen wurden weitere Schmalspurlokomotiven als Eisenbahnmuseumsfahrzeuge bestätigt. Es sind die 99 539 und 99 713 (beide Radebeul Ost), 99 2323 (Bad Doberan), 99 3352 (Denkmal in Friedland), 99 4633 (Putbus), 99 6001 (Gernrode) sowie 99 7247 (Wernigerode). Hinzu kommen die Lokomotiven 99 162, 99 535 und 99 5901, die bereits längere Zeit dem Museumspark angehören. *me*

Transsib-Nebenlinie

Kürzlich wurde im Gebiet Amur im Fernen Osten der UdSSR mit dem Bau einer 40 Kilometer langen Nebenstrecke der transsibirischen Eisenbahn begonnen. Diese neue Strecke soll zu dem demnächst zu eröffnenden Kohletagebau Jerkowezkij führen, dessen Kohlevorkommen auf 500 Millionen Tonnen geschätzt werden. *me*

50 Jahre LWAZ Ulan Ude

Das in der Hauptstadt der Burjatischen Autonomen Sowjetrepublik (östlich des Baikalsees) gelegene Lokomotiv- und Wagenausbesserungswerk LWAZ Ulan Ude gehört zu den größten Ausbesserungswerken der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD). In ihm werden derzeit elektrische und Diesellokomotiven sowie Reisezugwagen instandgehalten. Unlängst beging das Werk den 50. Jahrestag seines Bestehens. Sein Bau war in den 30er Jahren notwendig geworden, nachdem sich der Umfang der Eisenbahntransporte und damit auch die Anzahl der Fahrzeuge in Sibirien erheblich erhöht hatten. Den Grundstock für das LWAZ bildeten einige kleinere ältere Eisenbahnwerkstätten, die nach und nach durch umfangreiche Neubauten ergänzt wurden. Als erstes übernahm das LWAZ die Reparatur von Dampflokomotiven und Güterwagen. 1938 kam der Dampflokomotiv-Neubau hinzu. Bis 1952 wurden im LWAZ Ulan Ude insgesamt 524 Dampflokomotiven der BR SO neu gebaut. Während des zweiten Weltkriegs übernahm das Werk auch die Herstellung von Kriegsmaterial. Heute sind hier Elektrolokomotiven der BR VL 60 und VL 80, Diesellokomotiven der BR TE 3 und Weitstrecken-Reisezugwagen beheimatet.
A. D.

Bahnhof wird Park

Als vor 110 Jahren die ehemalige österreichische Nordwestbahn eine neue Eisenbahnlinie baute, entstand mit dem Bahnhof Praha-Těšnov ein imposantes Bauwerk im Neorenaisancestil von Architekt Schlimp. Das Gebäude wurde am 10. Mai 1875 eingeweiht und gehörte damals zur schönsten Bahnhofskunst in Mitteleuropa. Am 1. Juli 1972 ist der Zugverkehr eingestellt worden, und am 16. März 1985 mußte der Bahnhof den künftigen Parkanlagen weichen.
P. Schreier, Prag

U-Bahn in Havanna

In der kubanischen Hauptstadt Havanna soll der Bau einer U-Bahn die Nahverkehrsprobleme lösen helfen. Bis zum Jahre 2000 ist ein Streckennetz von 30 Kilometern geplant. *me*

Verbindungsstrecke in London

British Rail hat einen Plan für die Wiedereröffnung einer Verbindungsstrecke zwischen den Schienennetzen im Norden und Süden Londons vorgelegt. Damit wäre wieder eine Direktverbindung zwischen Bedford und Sevenoaks sowie Luton und Croydon hergestellt, auf der neue Zweistromtriebzüge eingesetzt werden sollen. Später einmal können auf dieser Stecke Intercity-Züge zwischen Nordengland und Dover/Brighton verkehren. *me*

inhalt '85

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

3. nahverkehr

4. modellbahn

5. titel/rücktitel

Arbeitsgemeinschaften

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" – Berlin
Am 31. Mai 1986 findet die 7. Wanderveranstaltung „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" im Raum Neubrandenburg (ehem. Mecklenburgische Südbahn) statt. Start: 6.00–9.30 Uhr Bf Neubrandenburg. Weitere Informationen (Ausschreibung) können angefordert werden von Bertram Neumann, 1142 Berlin, Rotkamp 41.

Ausstellungen

8290 Kamenz – AG 2/33
Vom 14. bis 16. Februar, 19., und vom 21. bis 23. Februar 1986 im Kulturhaus „Geschwister-Scholl-Straße" Modellbahn-Ausstellung. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr, Mittwoch und Freitag 15–18 Uhr
9307 Geyer (Erzgeb.) – AG 3/44
Vom 22. Februar bis 2. März 1986 im Kulturhaus der Jugend in Geyer, Karl-Marx-Platz 80 Modellbahn-Ausstellung. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 17–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr.

Tauschmarkt

Am 13. April 1986 veranstaltet der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253, im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hbf in der Zeit von 10–14 Uhr einen Tauschmarkt. Tischbestellungen sind von Mitgliedern des DMV, unter Angabe der Arbeitsgemeinschaft und Mitgliedsnummer sowie der zum Tausch vorgesehenen Artikel bis zum 15. März 1986 unter dem Kennwort „Tauschmarkt" an obige Adresse zu richten. Die Bestätigung erfolgt in der Reihenfolge des Eingangs bis zum 31. März 1986.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

2/1 Suche: (auch leihw.) Bauanleitungen bzw. Bauzeichnungen für BR 01, 02 0201, 03, 38 (pr P 8/sä XII H2), 41, 44, 50.35, 52.8, 58.3 62, 75 (sä XIV HT / bad VIc), 78 (pr T 18), 89 (pr T 3), 94 (pr T 16.1 / sä XI HT), 95; 102, 106, 119, 175, 204, 218, 243, 244 – alles TT.

2/2 Biete: Dampflok-Dias; TT: BR 110, 2 Wagen Ci Pr 05, grün; N: BR 173; H0: versch. Lokgehäuse, 2 m Betonschwellenband, 2achs. Abteilwg o. Bremserhaus, Schürgerätestender; Eisenbahnkalender 1982, 1984; Bw- und Rbd-Schilder. Suche: N: BR 55 DR, Schmalspurmaterial HERR, H0$_m$; „Dampflok-Archiv" 1–4, „Schmalspurbahn-Archiv"; ETA 177, SkL.

2/3 Biete: Kataloge versch. Firmen, Kursbuch DB; versch. Modellbahnmaterial. Suche: Kursbücher (nur Gesamtausgaben) DR u. soz. Ausland; Buch- und Bildfahrpläne, Betriebsvorschriften (rot u. gelber Einband), Ansichtskarten von Bahnhöfen, Alte Stiche mit Bahnmotiven, ältere Jahrgänge „Der Modelleisenbahner".

2/4 Biete: H0, BR 86; 2 zweiachs. sächs. Personenwagen; versch. Weichen. Suche: „modelleisenbahner" Jahrg. 1956, 1957 kompl., Einzelh. 1/1954, 5–12/1952, 5–10, 12/1953 sowie Langschwalbacher Personenwagen in H0.

2/5 Suche: Neuerscheinungen von „transpress"; in H0: BR 80, 89 sächs.

2/6 Biete: div. Loks (auch Eigenbauten) in H0; „Reisen mit der Dampfbahn", „Loks aus Esslingen", „Schmalspurbahn-Archiv", „Glasers Annalen 1920–1930", „Modellbahn-Bauten".
Suche: „Baureihe 44", „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Die Harzquer- und Brokkenbahn", „Glasers Annalen 1931–1943", in H0: BR 42 m. Wannentender, 81, 84, E 63 u. Eigenbauten.

2/7 Biete: „Das Signal" 3/1962; 4, 6, 7/1963; 8–11/1964; 12–14/1965; 17–18/1966; 20/1967; 31/1969; 35/1970; div. Eisenbahnliteratur; H0: zweiteil. Doppelstockeinheit; V 200 DB; E 44; 242; ES 499; TT: Gehäuse BR 23, 56, 81, 92; div. Personen- u. Güterwagenteile, Brückenteile, BR 118, V 200, LVT, BR 211, Gehäuse 254.
Suche: H0, BR 52, 84, 89 DR, 91, 118.0, 132, VT 135 m. Beiwg., Modernisierungswagen, Mittelteil d. Doppelstockeinheit, BR 03, 41, 106, 95, Laas (RAILSHIP), Lehmann-Bauteile.

2/8 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn". Suche: „Straßenbahn-Archiv" (1. Ausgabe).

2/9 Biete: H0, BR 50, 75, 81, 86, 110, E 46, TT: BR 56, 86, 118, E 499 sowie versch. Güterwagen u. Automodelle, Kataloge. Suche: H0, BR 01^5 (Kohle), 23, 24, 89, 91, 84; TT: E 70 (auch Einzelteile) sowie Güterwagen aller Art in H0.

2/10 Suche: „modelleisenbahner" 1952–1958, 5/1960, MODELLBAHNPRAXIS 5; E 70, TT (auch rep.-bed. od. Einzelteile) sowie Dampfmaschinen, Zubehör u. Katalogmaterial zum Kauf od. Tausch gegen DDR-Literatur.

2/11 Biete: Eisenbahnkalender 1978–1984; Modelleisenbahnkalender 1970, 1971, 1974–1984; „Dampflok-Archiv" Bd. 2, 1978; Lexikon „Eisenbahn" 2 Bd., 1973; „Stellwerksdienst", „Rangierdienst", „Eisenbahnsignale".

2/12 Biete: TT, BR 56, 86, 92 110, 242, 107; Rekowagen, 3achs., Ci, Abteilwg. m. Br., preuß. Personenwg. div. Güterwg, versch. Weichen, Schienen im Tausch gegen H0-Material, evtl. Verkauf. Biete in N: (nur Tausch) BR 50 DB (Eigenbau), Güterwg, versch. Weichen mit Unterflurantrieb gegen Dampflokomotiven in H0, bes. BR 91 u. P8.

2/13 Suche ältere ESPEWE-Modelle (Dampfwalze, Robur, Barkas, S 4000/1, S 706 RTO u. a.); ält. TT-Zeuke Modelle (Kesselwg NYNÄS u. a. – alte Ausführung, Kühlwg u. a.); ZEUKE-Kataloge.

2/14 Biete: Eigenbau 01; 01 504 grün; 03 03.10; 38; 41; 44; 50; 50.50; 52; 53; BR 24; 64; 66; 75.^{5}; 89^2; 91; 106; ETA 178 DB 3teilg; VT 04.5; SVT 137 3teilg; VT 70; VT 135; div. Schnellzug- u. Güterwagen, auch Eigenbauten; transpress-Literatur; Poster, Postkartenserien.
Suche: Eigenbau 18^4; 39; 42; 43; 54; 57; 59; 61; 71; 89^{70}; 95; E 04; E 18; E 32; E 36; E 52; E 75; Länderbahnfahrzeuge Sachsen und Bayern; „Dampflok-Archiv 2"; „Glasers Annalen"; Literatur über Sachsen und Bayern; „Reisezugwagen-Archiv"; „Handbuch Güterwagen".

2/15 Biete: BR 56, 70, 74 in H0 (alles Eigenbau). Suche: Wagen, Schienen u. Zubehör für Märklin in Nenngr. 0.

2/16 Suche: Baupläne für BR 106 u. VT 175 in TT.

2/17 Suche: H0, BR 89 (DR-Ausführung) u. BR 84.

2/18 Biete: H0, BR 95; Kessel für BR 50; Führerhaus; Umlauf; kompl. Triebtender 2'2' T 26; kompl. Radsatz für BR 05 (alles Eigenbauu); Lokschild 95^{66} (Nur Tausch) Suche: H0, BR 06; 61 (Eigenbau); Glasers Annalen 1877–1919, 1947–1967; Lokschild BR 39, 95^0.

2/19 Biete: Sammelbildserien: Dampflokomotiven Folge 1: Länderbauart, Folge 5: Lokomotiven der Harzbahnen, Folge 6: Im Einsatz auf Schmalspur- und Nebenbahnen; „Modellbahnbauten", „Links und rechts der kleinen Bahnen", „Dampflok-Archiv" 3 (Auflage 1978, orange), „Eisenbahnwagen" (alles neuw.).
Suche: Literatur über Nahverkehrsbetriebe aller Art; Straßenbahnmodelle H0 (mit u. ohne Antrieb).

2/20 Biete: „Straßenbahn-Archiv 4". Suche: H0, BR 17 (S 10^1); 91.

2/21 Biete: BR 65^{10} (N); „modelleisenbahner" 1972–1974 kompl.; „Schienenfahrzeuge" 1973, 1975, 1977–1979 kompl.; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Dampflok-Archiv 1"; „Oldtimer auf Schienen"; „Als die Züge fahren lernten"; „Triebwagen-Archiv"; „Die Harzquer- und Brockenbahn"; „Für unser Lokarchiv" (1961); „Deutsche Dieseltriebfahrzeuge – gestern und heute" „Historische Bahnhofsbauten"; Rbd Schilder Dresden, Cottbus, Halle; Mini-Car: Ikarus 260 u. Škoda-Elaskon-Sattelschlepper.
Suche: „Loks der alten deutschen Staats- u. Privatbahnen"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen", „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Damplok-Archiv Sachsen" 1,2, „Lokomotiven der Lokfabrik Esslingen"; „Die Muldenthalbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; BR 84; H0$_e$-Fahrzeuge.

2/22 Biete: Eisenbahnjahr-Bücher 1966, 1971; H0, BR 75 SNCF. Suche: Triebfahrzeuge und Wagen in H0$_e$; H0, BR 24, 64, 75 DR, 89 sächs., BR 106.

2/23 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1952–1963 gebunden; 1964–1967 nicht gebunden, nicht komplett.

2/24 Biete: „Glasers Annalen 1920–1930". Suche: „Glasers Annalen 1947–1967".

2/25 Biete: versch. Zeichnungen, Nenngr. 0. Suche: Bilder der E 44 092, BR 52 4825 und der BR 52 2404.

2/26 Biete in H0 19 versch. Triebfahrzeuge, gealtert, 60 Wagen, 20 Häuser u. 10 Signale. Abgabe nur komplett.

2/27 Biete: H0, Gehäuse E 499 u. BR 211 (grün) bd. neu. TT: Schiebebühne, Wagenkästen, SVT 175, rohbaufertig, Pappbauweise; Treibradsätze BR 81 u. 23 alt, (Metallrahmen). Geschichte der Straßenbahn Cottbus, Historische Wagen LVB 95, 308, 809; Geschichte der Waldeisenbahn Muskau; Straßenbahnmodelle von STEIN KG 1:87.
Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Steilrampen über den Thüringer-Wald" „Baureihe 44". TT: BR 01, 03, 24, 38, 99, AB 4üpe; Straßenbahnmodelle 1:100/1:120; Einzelteile, auch kleine Posten, sowie def. Loks/Wagen TT; Unterlagen/Bilder (auch leihw.) v. d. Straßenbahn Stralsund.

2/28 Suche: „Verzeichnis der deutschen Dampflokomotiven von 1923–1963 (transpress) sowie Kursbücher DR u. Eisenbahnjahrbücher bis 1970 evtl. Tausch gegen „Dampflok-Archiv" 1, 2, 4 u. „Schmalspurbahn-Archiv".

2/29 Biete: H0, BR 01 (Box., Speiche); 24; 42; 52; 64; 66; 86; 50 (grau); V 200; V 180; 110; E 44; E 63; E 69 (grau u. rot ES 499; E 44; PIKO-EXPRESS (kompl.); in H0$_e$: alle „technomodell"-Wagenmodelle; in TT: E 70 (grün); alle DDR Lok- u. Wagenmodelle; in N: alle DDR Lok- u. Wagenmodelle, versch. an Blechspielzeug; Literatur: alle Ausgaben von transpress sowie die Reprints des DDR-Staatsverlages.
Suche: Gartenbahnfahrzeuge in II$_m$ (45 mm) u. II$_e$ (32 mm).

2/30 Biete: Poster (80 × 60) BR 02; 44; 74; 91; 94; 99; Dampfloks der DR; „Dampflok-Archiv" 4 (1. Aufl.). Suche: „Baureihe 01"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Ellok-Archiv".

2/31 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Baureihe 44" u. Umzeichnungspläne von 1925 Teile I, II. Suche: TT, Baupläne BR 01; 02; 03; 41; 44; 50; 52; 58; 65 u. Triebwagen BR 175; Eigenbaumodell BR 50 u. 58.

2/32 Biete: Betriebsgeschichte der LVB (neuw.). Suche: Betriebsgeschichte der Straßenbahn Halle.

2/33 Biete: TT, BR 80; 64; 50^{40}; „Lokomotiven von Esslingen". Suche: „modelleisenbahner" bis einschl. 1979, mögl. kompl. Jahrgänge, u. Heft 9/1981; „Dampflok-Archiv" 2, 3 (neue Ausgabe); in TT: Verschlag-, Säuretopf-, 0- u. 0m-Wagen.

2/34 Biete: 0, (Zeuke), 2achs. Personen- u. Güterzugwg. Suche: gleiches Material in Nenngr. 0 von Stadtilm; Fotos u. Angaben von BR 89 6307; 91 6494, 91 6481.

2/35 Biete: „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert", „Kleine Eisenbahn ganz groß"; „Kleine Eisenbahn – TT"; „Dampflok-Archiv 1"; 10 Hefte „Das Signal"; in H0: BR 01^5; 55 (neu); in TT: BR 334.
Suche: TT, Dampfloks d. BR 01, 03, 22, 24, 38, 44, 52, 58^{30}, 64, 74, 75^5, 84, 89^2 (sä.VT), 93, 94, 95 (Eigen-, Umbau Frisur etc.)

2/36 Biete im Tausch: H0, BR 110; Abteilwagen Csa 95; Dias „Wolkenstein – Jöhstadt" gegen: H0, BR 84, 95, 98^0; H0$_e$ sächs. IV K oder VI K.

2/37 Biete: „Glasers Annalen 1920–1930"; „Das Mügelner Schmalspurnetz"; „Radebeul Ost – Radeburg"; „Großdorf Kohlmühle – Hohnstein"; „Greifswalder Kleinbahnen"; Dias von Schmalspurbahnen; BR 65 in N; H0$_e$-Mat. von „technomodell". Suche: Dias von stillgelegten Schmalspurb.; Dias u. Fotos d. Altmärk. Kleinb.; Lok in H0$_e$.

2/38 Biete: „Modelleisenbahner" Jahrg. 1964–1984 kompl.; „Baureihe 01"; „Rübelandbahn"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Eisenbahnen auf Rügen"; „Maschinenfabrik Esslingen"; „Glasers Annalen 1911–1918"; in H0: BR 23, 55, 01, 106, E 44; in TT: E 70; E 94; E 11; T 334; in N: BR 65, 55; in H0: Straßenfahrzeuge, ält. Produktion, Pferdegespanne, Baufahrzeuge.

Internationale Zusammenarbeit

Seit vielen Jahren bestehen zwischen der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" und Modellbahnklubs der Organisation „Svazarm" in der ČSSR freundschaftliche Beziehungen.
Im Ergebnis der guten Zusammenarbeit und der gemeinsamen Ziele bei der Heranbildung von Jugendlichen, die später eine Lehre bei der Eisenbahn beginnen, wurde 1980 zwischen dem KZM Kolin und der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig ein Freundschaftsvertrag unterzeichnet.
Der Erfahrungsaustausch, gemeinsame Exkursionen sowie die Teilnahme an Modellbahn-Ausstellungen sind seidem selbstverständlich.
Die aus Papier und Pappe gebastelten Fahrzeugmodelle unserer Koliner Freunde sind inzwischen bei vielen Modellbauern in unserer Republik sehr populär.
Anläßlich des 15jährigen Bestehens des KZM Kolin wurde der Freundschaftsvertrag am 12. Oktober 85 durch den Vorsitzenden des KZM Kolin, L. Javůrek, und den Vorsitzenden der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig, W. Bahnert, erneuert.
Diesem Ereignis wohnten Vertreter aller größeren Klubs der ČSSR, der ČSD und der Wehrorganisation „Svazarm" bei.
Es kam ebenso zu einem umfangreichen Erfahrungsaustausch, der übrigens während der 22. Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt fortgesetzt werden konnte. *W. B.*



Der Vorsitzende des Klubs Kolin, Ladislav Javůrek, und der Vorsitzende der AG 6/7 „Friedrich List", Wolfgang Bahnert (li.), bei der Unterzeichnung des Freundschaftsvertrages am 12. Oktober 1985.
Foto: A. Kruspe, Leipzig

Die Dritte im Prater

Mehr als 14 200 Besucher sahen vom 8. bis 15. Januar die nunmehr fünfte Hobbyschau der Berliner AG 1/13 „Weinbergsweg" – und damit die dritte Ausstellung im Kreiskulturhaus Prater, Berlin Prenzlauer Berg. Diesmal waren überwiegend Heim- und Jugendanlagen aller Nenngrößen sowie erneut zahlreiche beeindruckende Vitrinenstücke (Elloks und Dieselloks im Modell, selbstgebaute Straßenbahn- und Kfz-Modelle und vor allem Fahrzeuge größerer Maßstäbe) zu sehen. Als Gäste präsentierten sich wiederum die Freunde der AG 1/40 mit Teilen ihrer hervorragenden Gemeinschaftsanlage. Ferner wurden Foto- und Zeitdokumente der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn und mehrere philatelistische Exponate zum Thema Eisenbahn gezeigt; für Souvenirjäger gab es Sonderstempel und Souvenirbelege. Zum Berlinjubiläum feiert übrigens die AG 1/13 ihren „25." – man kann also schon jetzt auf die sechste eigene Modellbahn-Ausstellung Anfang 1987 gespannt sein!
hjw

Leserdiskussion

Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?

Wie erwartet, erhielten wir auf unsere gleichlautende Veröffentlichung im Heft 11/1985, Seite 22, zahlreiche Leserzuschriften. Und wie die unterschiedlichen Meinungen dazu zeigen, hat damit unser Beiratsmitglied Werner Ilgner ganz offensichtlich einen sehr „wunden Punkt" getroffen. Wollen denn unsere Ausstellungsbesucher tatsächlich vor allem die perfekte Modellbahnwelt erleben? Oder sind wirklich funktionstüchtige Anlagen, neue Gestaltungsanregungen letztendlich nicht doch wichtiger? Eine Ausstellung sollte neugierig machen, dem Anfänger für daheim helfen und nicht (bei aller Liebe fürs Detail!) entmutigend wirken!
Verständlicherweise sind die Auffassungen dazu recht kontrovers, bisweilen fühlen sich einige „ganz Ernsthafte" sogar persönlich angegriffen. Weil jedoch dieses Thema fast generell begrüßt wird, nachfolgend die ersten Zuschriften. Sie sind gekürzt worden und geben auch nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. *Die Redaktion*

Gehen wir davon aus, daß die Modelleisenbahn eine sinnvolle, weil Wissen voraussetzende und auch Wissen sowie Fertigkeiten vermittelnde Freizeitbeschäftigung ist. Dabei sind natürlich die vielen Modellbahnausstellungen hervorzuheben, und zweifellos haben die dem DMV angehörenden Arbeitsgemeinschaften in erster Linie als Organisatoren wie Aussteller die Verantwortung zu tragen.
Modelleisenbahn widerspiegelt das Vorbild in einem bestimmten Maßstab. Es sollte das Anliegen eines jeden Modelleisenbahners sein, dem Vorbild so nahe wie möglich zu kommen, indem er die zur Verfügung stehenden gestalterischen Mittel voll nutzt.
Ein weiterer Schwerpunkt liegt dabei, konzeptionell eine Vorbildanlage oder Modelleisenbahn nach freiem Empfinden zu bauen. Ersterem wenden sich immer mehr Modelleisenbahner zu. Und das ist auch sehr verständlich! Es würde wohl kaum jemand erwägen, ein Triebfahrzeug in einer bestimmten Nenngröße herzustellen, das nicht auch beim Vorbild existierte. Im Gegenteil – besondere Sorgfalt wird dafür verwendet, auch die unscheinbarsten Details nachzubilden.
Doch warum sollten diese Ansprüche nicht auch für Modellbahnanlagen gelten? Unumstritten sind dabei ebenfalls Einschränkungen zu machen...
Doch es gibt auf vielen Modellbahnanlagen – also auch Gemeinschaftsanlagen – Vorbildwidriges, worüber es sich lohnt nachzudenken und schlußfolgernd Veränderungen zu erzielen. So muß ich die Diskussion über einen umfangreichen und damit dem Vorbild nicht entsprechenden Fahrbetrieb zurückweisen. Wenn auf einer Anlage zugleich fünf oder gar zehn Züge rollen, dann wird damit bestenfalls der Eindruck von einem technisch vollendeten Spielzeug vermittelt! Ist es aber nicht vielmehr unsere Aufgabe, zu zeigen, wie genau es möglich ist, die „große Eisenbahn" im kleinen Maßstab nachzubauen und wie man die sich entwickelnde Technik dafür nutzt?
Seit 1983 sind die Mitglieder der AG 3/95 konsequent darum bemüht, ihre Gemeinschaftsanlage vorbildgetreu zu bauen. Die sächsischen Nebenbahnen geben dafür Anregungen genug, und die AG-Freunde machen sich deswegen sehr vertraut mit der Eisenbahngeschichte und -gegenwart. Je tiefer die Kenntnisse, desto besser setzen wir die Vorbilder im Modell um. Diesem „Zwang" unterliegen zu müssen, ist zugleich sinnvoll und nützlich, und auch nicht leicht!
Es ist ebenfalls wichtig, die Anlagengröße zu optimieren, räumlich anpassungsfähig zu sein bzw. transportgünstige Anlagenformen zu wählen. Deshalb haben wir uns ganz bestimmte Punkte des sächsischen Raumes maßstäblich nachgebildet. Dadurch ist es möglich, unsere Gemeinschaftsanlage abschnittsweise vorbildgetreu zu bauen. Und dem entspricht auch weitestgehend unser Fahrbetrieb.
Notwendigkeiten und mögliche Kompromisse sind schon vor der Anlagenkonzeption genau zu erwägen. Denn welchen Nutzen bringt technische Perfektion, wenn durch den fehlenden „Rest" das Wort „Modelleisenbahn" letztendlich nicht mehr das Synonym für das Ergebnis ist.
Steffen Spittler, Dresden
Vorsitzender der AG 3/95

Der Artikel von Modellbahnfreund Ilgner war für mich sehr interessant. Bei der Beurteilung einer Modellbahnanlage ist für mich entscheidend, wie geschickt, raffiniert bzw. auch weniger glücklich Kompromisse bewältigt werden konnten. Das bedeutet, daß bei einem funktionell wie räumlich bedingten Verzicht auf die absolute Vorbildtreue für einen Außenstehenden mittels einer Modellbahn doch der Eindruck einer gekonnten Gestaltung eines Ausschnitts aus dem Geschehen der Deutschen Reichsbahn erzielt werden kann.
Bereits bei der Auswahl oder dem Entwurf des Gleisplans zeigen sich die Fähigkeiten der Modellbahner, mit dem Kompromiß viel zu kleiner Radien und zu großer Weichenwinkel fertigzuwerden. Hinzu kommen Zeitabschnitt und die endgültige Wahl des Fahrmaterials.
Beim Betrieb einer Ausstellungsanlage toleriere ich auch, auf eine exakt dem Vorbild entsprechende Sicherungstechnik zu verzichten. Dafür gibt es Gründe, die man hinnehmen muß... Eine besonders gekonnt gestaltete Szene bleibt mir viel länger im Gedächtnis haften als ein solch kleiner Makel.
Weniger gern übersehe ich Zusammenstellungen, die jede Orientierung am Vorbild vermissen lassen. Allerdings fällt dies dem „Außenstehenden" (dem weniger ernsthaft für die Modellbahn Engagierten) überhaupt nicht auf. Fazit: tolerierbar! Aber absolut kein Verständnis habe ich für Zugtrennungen und Entgleisungen. Bei einem solide und exakt aufgebauten Gleiskörper und aufeinander abgestimmten Fahrzeugen mit justierten Kupplungen läßt sich der Umfang genannter Betriebsstörungen auf das beim Vorbild übliche Maß zurückdrängen. Anlagen mit hoher Entgleisungsrate lassen den Verdacht zu, daß dieselbe noch kurz vor Ausstellungsbeginn zusammengeschossen worden ist. Nichts ist schlimmer als ein D-Zug, den eine Entgleisung ins benachbarte Kornfeld geworfen hat und der dann von „King-Kong" wieder eingesammelt und für den nächsten Unfall auf das Gleis gestellt wird. Das ist kein Kompromiß mehr, sondern Schluderei – und die entschuldige ich nicht, weil ihr der Geruch des Vorsatzes oder der Unfähigkeit anhaftet.
Die Gestaltung einer Modellbahnanlage (die auf einer Ausstellung gezeigt werden soll) muß gewissen Forderungen entsprechen, um ihrem Grundanliegen, der Demonstration eines möglichst vorbildgetreuen Eisenbahnbetriebes nachkommen zu können. Den Maßstab kann aber nicht die DR darstellen, sondern dieser läßt sich nur aus einer Vielzahl betrachteter und gedanklich verarbeiteter Anlagen gewinnen. Und das setzt eine langjährige Beschäftigung mit der Materie voraus...
Reiner Illge (DMV), Böhlen

Zu einem vorbildgetreuen Modellbahnbetrieb gehört eine dem Vorbild möglichst ähnliche Anlage. Das drückt sich im konkreten Landschaftstyp, der konkreten Eisenbahnepoche und der Betriebsführung aus. Danach muß sich auch der sicherungstechnische Ausbau der Strecke richten. Das ist der AG 3/42 gelungen, wie es im „me" 2/1985 dargestellt wurde!
Bei einer Nebenstrecke könnten an einem noch nicht funktionstüchtigen Modellsignal eine M-Tafel und ein Signalfernsprecher angebracht sein, denn ein Halt auf freier Strecke ist beim Vorbild meistens nur eine Zuglaufstörung. Gleisplan und eingesetzte Zuggarnituren tragen wesentlich zum vorbildgerechten Betrieb bei, wie es auch sehr deutlich im Heft 11/1985 beschrieben wurde.
Für mich ist die höchstmögliche Form eines vorbildgerechten Modellbahnbetriebes der konkret nachgebildete Bahnhof, wo Gleisplan, Landschaft sowie Grundsätze des Betriebsgeschehens diesem entsprechen. Dabei könnte man den Zeitfaktor ausschließlich Fahrgeschwindigkeit vernachlässigen. Ein vorbildgerechter Betrieb ließe sich auch bei der Beleuchtung der Schienenfahrzeuge (Spitzensignal Tfz, R_2) und der Durchführung von Zug- und Rangierfahrten darstellen. Dies hieße dann Einbau und Nutzung von Schutzweichen auf Hauptstrecken und die bei Platzmangel unbedingt am Ra 10 endende Rangierfahrt. Und daß natürlich auf einer Heimanlage die Signalabstände und Durchrutschwege nicht dem Vorbild entsprechen können, dürfte auch dem schärfsten Kritiker einleuchten.
Matthies Novy, Radeburg

Lothar Nickel (DMV), Berlin

Kleine Eisenbahn zur Stunde Null

Von den Anfängen unseres Modellbahnwesens – Teil 2, Fortsetzung aus Heft 1/1986, Seite 21

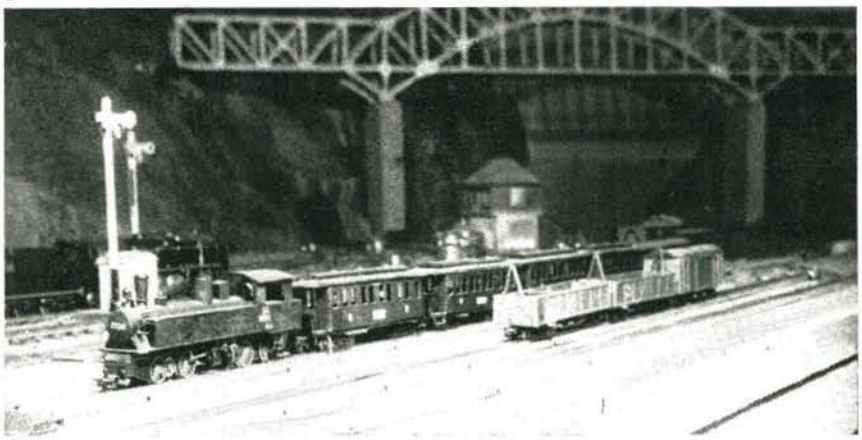
Wie der Leser bemerken wird, unterschied man seinerzeit aufgrund der Gegebenheiten kaum zwischen Spielzeug- und Modelleisenbahnen. Diese Unterschiede waren noch nicht so ausgeprägt wie heute, obwohl es bereits lange vorher Erzeugnisse gab, die durchaus die Bezeichnung „Modell" verdient hätten. Jedoch waren diese für „Normalverbraucher" angesichts der doch „gepfefferten" Preise unerschwinglich.

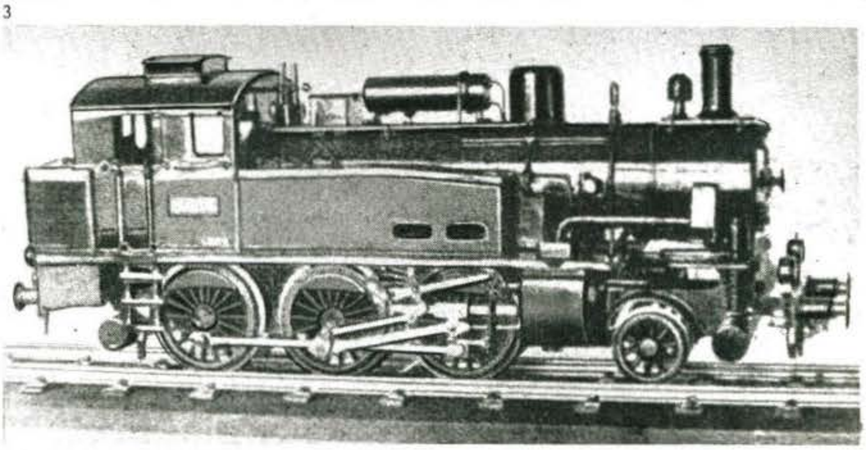
Der „Fern-Unterricht" indessen gab Hinweise zur Instandsetzung ausgeglühten Schienenmaterials (!) und veröffentlichte Richtlinien für einen vorbildgetreuen Anlagenbau. Immerhin hatte man schon damals das Zweischienen-Gleis propagiert. Und Dr.-Ing. Udo Becher steuerte seine Erfahrungen hinsichtlich des vorbildgerechten Umbaus alter Blechschienen bei. Allgemein war der Mangel an Schienenmaterial zu beklagen, und auch beim Zubehör sah es nicht gerade rosig aus. Aber immerhin: Fritz Weichhold, Ehrenfriedersdorf, fertigte auf Bestellung aus Holz Hochbauten aller Art...

Modellbahntechnische Krönung des Jahres 1946 dürfte allerdings die 45 m^2 große Spur-00-Anlage von Hansotto Voigt im Rahmen der Ausstellung „Das neue Dresden" gewesen sein. Die Anlage stellte die Bahnanlagen im Raum der zerbombten Stadt mit damaligen Planungen dar (s. a. „me" 2/78 und 5/85). Darüber hinaus begeisterte H. Voigt jung und alt mit seiner großen Spur-0-Anlage anläßlich der Dresdner Weihnachtsmesse 1946.

Das Jahr 1947 spiegelt in der Zeitschrift den allseits bekannten und doch so unsinnigen Streit um die „richtige" Spurweite (richtig: Baugröße) wider. Ing. Harald Kurz gab in einem Aufsatz Hinweise zu Lok-Umbauten aus Industriemodellen der Spur 00. Erfreulicherweise bot damals die Firma „Zeuke & Wegwerth" auch Einzelteile zum Lok-, Wagen- und Gleisbau für Spur 0 an, suchte in gleicher Offerte jedoch alle Halbzeuge, die zu ihrer Fertigung notwendig waren. Ebenso bot die altbekannte Firma Bischoff, Dresden, nun wieder diverse Einzelteile für den Modellbau an. Und – nicht zuletzt – trat

1

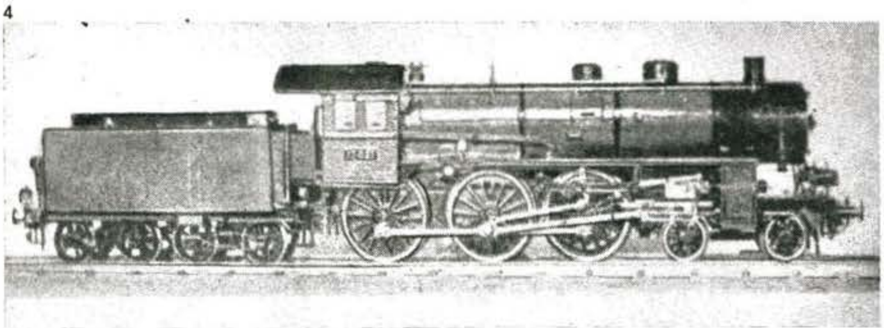

2


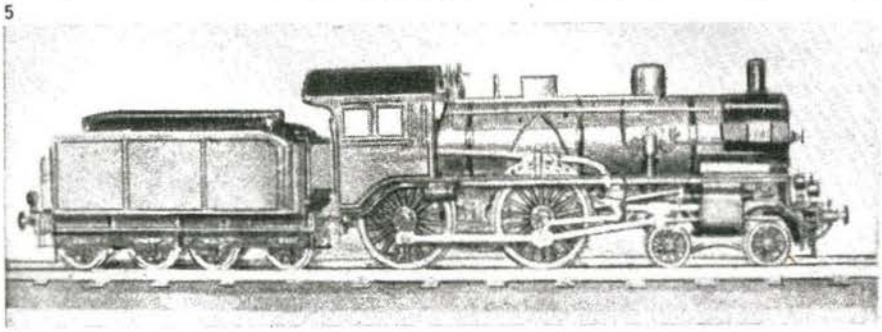
3


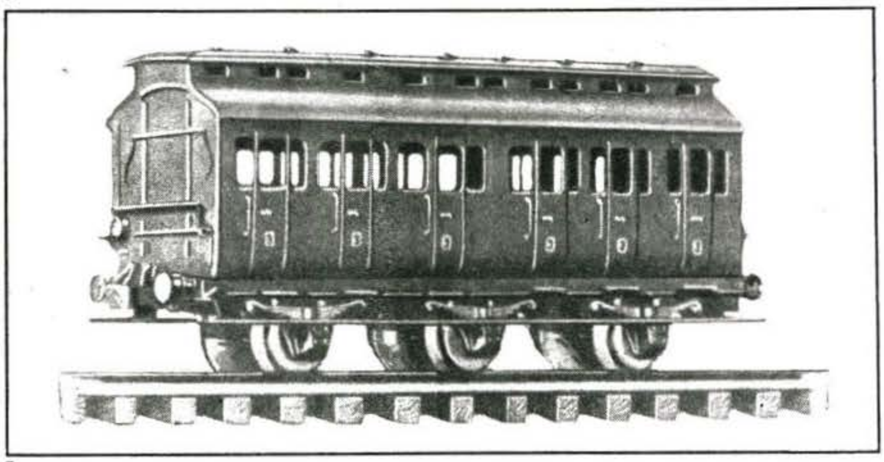
1 Eine schwere Mallet-Lok (Umbau aus Industrie-Erzeugnissen), die BR 01 von Märklin und eine Gebert-T3 geben sich hier während der Dresdener Weihnachtsmesse 1948 auf der Anlage von Hansotto Voigt ein Stelldichein.
Foto: Sammlung H. Voigt

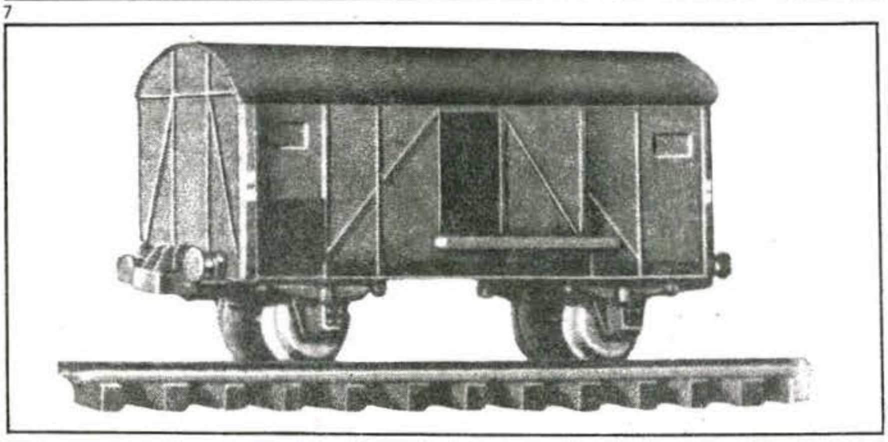
2 Im Laufe der letzten 20 Jahre immer beliebter geworden, 1948 schon Realität bei H. Voigt: die Darstellung des Betriebes sächsischer Schmalspurbahnen mit einer IV-K-Lok und typischen „Klassen", hier in Baugröße 0 auf Märklin-00-Gleis (heute Baugröße 0e). Als Antriebbasis für die Schmalspurlok verwendete der Erbauer Kurt Mähler die Triebgestelle zweier B-Loks Spur 00! Die Fahrzeuge bestanden größtenteils aus Sperrholz, die Brücke im Hintergrund dagegen aus Zeichenkarton mit eingelegtem Blechboden für das Märklin-Modellgleis.
Foto: Sammlung H. Voigt

3 Modell der BR 74 (pr T 12) in Baugröße I von Ernst Bierhals, Greifswald
Repro: Verfasser (aus „Modellbahnen-Welt" 1/5/)

4


5


6


7


4 und 5 Zwei weitere Arbeiten der Baugröße I von Ernst Bierhals: Eine BR 17 und eine pr S 6
Repro: Verfasser (aus „Modellbahnen-Welt" 6/50)

6 Der erste serienmäßig hergestellte Abteilwagen der Baugröße H0 der Fa. W. Böttcher
Repro: Verfasser (aus „Modellbahnen-Welt" VI/ 55)

7 Die gleiche „Qualität" wie beim Abteilwagen erkennt man bei diesem G-Wagen in Baugröße H0, damals noch Spur 00 genannt

Repro: Verfasser (aus „Modellbahnen-Welt" VI/55)

wieder einmal Hansotto Voigt zur Dresdner Weihnachtsmesse 1947 mit einer großartigen Spur-0-Modellbahnanlage an die Öffentlichkeit. Die freundlicherweise von H. Voigt zur Verfügung gestellten Fotos der Jahre 1946 und 1947 lassen erkennen, daß schon die damalige Anlage die noch heute so beliebten Modellbahnthemen mit Haupt-, Neben- und Schmalspurbahn, Großstadtbahnhof, Straßenbahnverkehr usw. den kleinen und großen Besuchern darbot.

Die Informationen über das Jahr 1948 sind leider nicht sehr zahlreich. Interessant ist aber, daß der nach dem Krieg in Templin in der Uckermark ansässige Herausgeber des „Fern-Unterrichts für Modelleisenbahner" etwa zu diesem Zeitpunkt wieder, wie einst in Berlin, als Händler von Modellbahnerzeugnissen in Erscheinung trat. Neben vielerlei Einzelteilen bot er später z. B. auch ausgezeichnete handgefertigte Wagenmodelle Spur 00 an, die diese Bezeichnung mit vollem Recht trugen. Der eigentliche Hersteller ist nicht bekannt geworden. In etwas krassem Gegensatz dazu steht ein ebenfalls für die Spur 00 hergestellter Abteilwagen, den man damals sehr lobte, und wohl hauptsächlich deshalb, weil erstmals ein Abteilwagen für die kleinste Spur angeboten wurde. Diesen sowie auch einen G-Wagen vertrieb die Firma Böttcher.

Ein weiteres „48er Ereignis" war die für Eisenbahninteressierte sehr bemerkenswerte Ausstellung einer aus dem Dornröschenschlaf erweckten Modellbahnanlage im Städtischen Museum Zwikkau. Bei dieser Spur-0-Anlage handelte es sich fast ausschließlich um einen Selbstbau. Rudolf Morbach, ein Tischler aus Reichenbach (Vogtl.), hatte schon 1908 seine erste Lok gebaut und später eine zweigleisige Anlage mit dem Bahnhof Werdau als Mittelpunkt begonnen. Darauf waren sechs Züge und zwei Rangierloks gleichzeitig im Einsatz, und sieben Personen waren für die Bedienung erforderlich. Auf den etwa 150 m Gleis verkehrten Modelle der Baureihen 01, 38, 39, 43, 64, 86 und 89 – mit selbstgebautem Wagenmaterial. 1935/36 maß die Anlage 13 m × 3 m; erst jetzt ließ sich R. Morbach überreden, auch fertige Teile zu kaufen. Nach dem Tod Morbachs fand die Anlage einen neuen Besitzer, der sie aber erst nach elf Jahren wieder in der Öffentlichkeit vorstellte; 1948 in Halle und dann nur noch einmal im März 1949 im Leipziger Alten Rathaus.

Im Frühjahr 1948 veranstaltete der Kulturbund in Halle ebenfalls eine Ausstellung mit Hansotto Voigts großer Spur-00-Anlage. Wiederum im März 1949 trafen sich anläßlich der Leipziger Frühjahrsmesse die Modelleisenbahner zum Erfahrungsaustausch. Diesmal stellten viele Freunde schon Früchte ihres Schaffens vor, wie beispielsweise Herr Kühnel aus Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) eine BR 74 mit Personenwagen, Herr Hornbogen, Leipzig, zeigte eine BR E44 mit selbst gebautem Motor und Herr Dräger, Leipzig, einen dreiteiligen Dieseltriebwagen... Alle genannten Modelle waren in der Spur 00 gebaut worden. Außerdem diente das Treffen dem Gespräch mit damaligen Produzenten.

(Fortsetzung folgt im Heft 3/1986)

Dipl.-Ing. Manfred Neumann (DMV), Dresden

Rlmmp-Wagen

Schwere Lasten auf den Schienen der Eisenbahn – warum nicht auch im Modell?

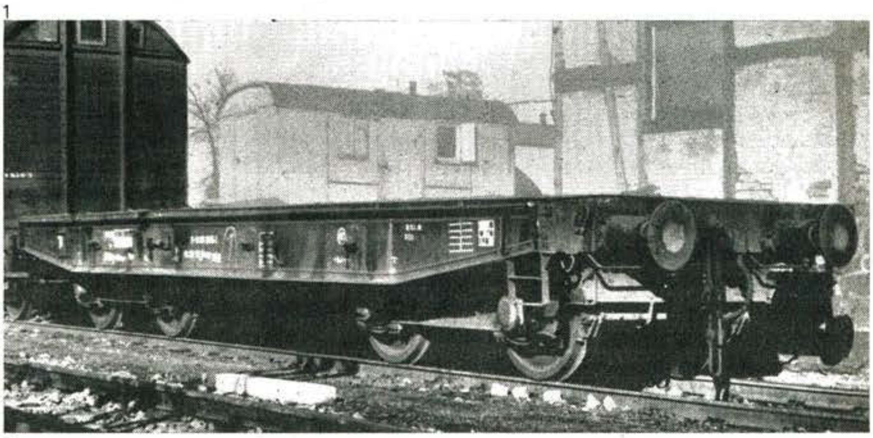
Bei der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs spielte der Transport sperriger Güter, von Fahrzeugen, schweren Maschinen und Einzellasten schon immer eine bedeutende Rolle. Waren es anfangs noch Pferdefuhrwerke, so sind es später (um 1920) schon modernere Kraftfahrzeuge gewesen, die die Beladefähigkeit eines normalen Güterwagens mit 20 Mp[2] Tragfähigkeit alsbald überschritten. Deshalb wurden relativ früh Wagen für den speziellen Transport solch besonders schwerer Güter entwickelt.

Und so ergab sich ebenfalls in der DDR mit dem industriellen Wachstum ein entsprechender Bedarf an derartigen Fahrzeugen. Schließlich hatte die Deutsche Reichsbahn auch die o. g. Transporte zu bewerkstelligen. Aus diesem Grund bezog die DR 1952 im damaligen LOWA Görlitz eine größere Anzahl Rlmmp (ehemals SSam), also vierachsige Schienenwagen mit Hand- und Feststellbremse sowie mit einer maximalen Tragfähigkeit von 60 Mp[2]. Später wurde dieser Wagentyp noch durch einen ähnlichen sechsachsigen ergänzt. Solche Wagen sind ebenfalls in „Ganzzügen" eingesetzt worden; beispielsweise hatte man damit (in aufgesetzten Behältern!) Zuschlagstoffe für Stahlwerke oder aber militärische Fahrzeuge transportiert.
Nach nunmehr 33 Jahren wird der Rlmmp, den wir hier näher vorstellen, alsbald der Vergangenheit angehören. Doch er hat bereits einen Nachfolger, einen Rmms mit aufgesetzten Bordwänden – UIC-Gattungszeichen 396 – aus dem Vagonka Poprad (ČSSR).

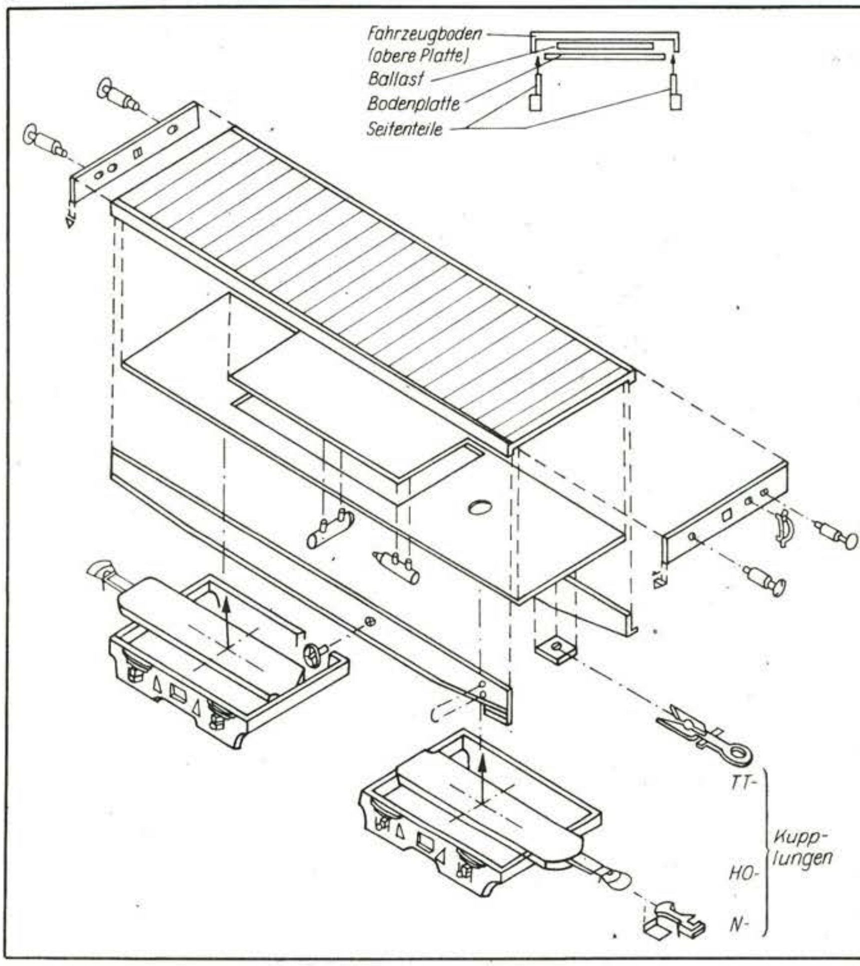
Technischer Aufbau

Der sehr kurze flache Wagen mit seinen schwarzen Seitenwänden ist aus Profilen und Blechträgern in Schweißtechnik konstruiert. Er besitzt ebenfalls geschweißte Einheitsdrehgestelle. Der Raddurchmesser beträgt 1000 mm, und der Wagen hat Rollenlagerradsätze. Ferner verfügt er über eine durchgehende Zugeinrichtung mit einer Bruchlast von 85/100 Mp. Die Hülsenpuffer mit Ringfedern können 350 N Endkraft aufnehmen. Die Bremseinrichtung besteht aus der Bauart Hik-G[1]) mit einem Steuerventil Hik-1p sowie einem 14-Zoll-Bremszylinder; ein mechanischer Lastwechsel ergänzt diese Einrichtung. Feststellbremsen befinden sich an beiden Wagenlängsseiten und zusätzlich ist noch eine Notbremseinrichtung am Kopfträger vorhanden. Alle Räder des Wagens sind doppelseitig gebremst. Aufgrund der flachen Bauform können unter anderem Straßenfahrzeuge beim Be- und Entladen die einzelnen Wagen des Zuges überfahren. 14 Binderinge befinden sich in den (72 Millimeter dicken) Weichholzbohlen, um das Ladegut besser befestigen zu können. Die ursprünglich zum Wagen gehörenden Rungen und Bremserbühnen wurden im Laufe der Zeit weggelassen, weil man diese nur selten benötigte, sie dadurch verlorengingen bzw. stark beschädigt waren.

1



2



1 Das Vorbild, fotografiert im Bahnhof Großenhain (März 1982)

2 Einzelteile des Modells

Foto und Zeichnung: Verfasser

Das Modell

Die Modellbahnfreunde aus der Dresdner Arbeitsgemeinschaft 3/110 haben ein solches Modell eines Rlmmp gebaut. Denn immerhin widerspiegelt

Tabelle: Vergleichsmaße

Einige technische Daten des Rlmmp-Wagens

	Vorbild	H0 1:87	Modell	TT 1:120	Modell	N 1:160	Modell
Länge über Puffer	11 550	(132,8)	132,8	(96,3)	96,3	(72,2)	72,2
Drehzapfenabstand	6 450	(74,1)	74,0	(53,7)	53,5	(40,3)	40,0
Länge über Kopfstück	10 250	(117,8)	117,8	(85,4)	85,5	(64,0)	64,0
Größte Wagenhöhe[1]	1 300	(14,9)	17,0	(10,9)	12,5	(8,2)	9,8
Größte Wagenbreite	3 150	(36,2)	36,0	(26,3)	26,5	(19,7)	20,0
Achsstand im Drehgestell	2 000	(22,9)		(16,7)	16,5	(12,5)	12,4
Laufkreisdurchmesser	1 000	(11,5)	11,5	(8,3)	8,3	(6,3)	6,3
Kleinster befahrbarer Radius	75 m						
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h						
Tragfähigkeit	60 Mp						
Gattungszeichen	alt/neu: SSam/Rlmmp						
Wagennummer	alt/neu: 31-50 389 0500						
	als Modell: 31-50 389 0485-2						

Maße in mm

[1] Mußte den Gegebenheiten der Modellbahnindustrie angepaßt werden.

er den technischen Entwicklungsstand der 50er Jahre im Modell. Außerdem hat sich ja vor allem dieses „Modellbahnzeitalter" bei zahlreichen Freunden immer mehr durchgesetzt.
Im Ergebnis dieser Überlegungen kam dann nicht nur der Plan für ein Eigenbau-Modell in der Nenngröße H0 heraus. Vielmehr entstand angesichts gleicher Konstruktionsprinzipien und technologischer Gegebenheiten darüber hinaus die Idee, auch Modelle in den Nenngrößen TT und N bauen zu wollen. Fahrzeuge, mit denen nun auch die Heimanlagen-Besitzer mit den „unumstößlichen Platzverhältnissen" zu ihrem Recht kommen sollen und „Ganzzüge" verkehren lassen können.
In diesem Zusammenhang haben die Dresdner weitestgehend keine Zugeständnisse gemacht, so daß es kaum Kompromisse gab und ein „echtes" Modell herauskommen kann; lediglich hinsichtlich der Beschriftung waren einige Zugeständnisse unabwendbar.
Bei diesem Eigenbau ist es möglich, dank der konstruktiven Lösungen schnell, sauber und unkompliziert arbeiten zu können. Die nebenstehend abgebildete Explosionsdarstellung verdeutlicht die wichtigsten Details und zugleich das Montageprinzip. Des weiteren haben die Dresdner Freunde in ihrem Modell eine entsprechende Ballastmasse untergebracht, wird doch damit eine tiefere Schwerpunktlage möglich. Und dies bedeutet wiederum bessere Laufeigenschaften.
Wer an näheren Angaben und weiteren exakten Maßangaben dieser selbst zu bauenden Modell-Fahrzeuge interessiert ist, kann sich an die nachfolgend genannte Anschrift wenden. Darüber hinaus können dort weitere Informationen über die Herstellung zweiseitig isolierter Metallradsätze nach NEM bezogen werden.
Die abschließende Tabelle beinhaltet die wichtigsten Abmessungen im Vergleich zum Vorbild bzw. den Umrechnungsmaßstab.

Zuschriften an:
Arbeitsgemeinschaft 3/110, 8028 Dresden, Malterstr. 53

Fußnote
1 Hik-G: Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse
2 damals verbindliche Maßeinheit

Joachim Günzel, Limbach-Oberfrohna

Anregung für die Nenngröße TT:

Güterzug-Dampflokomotiven

Mit den Dampflokomotiven der Baureihen 56 und 86 sind zweifellos zwei attraktive TT-Lokmodelle im Angebot. Doch den meisten Modelleisenbahnern in der Nenngröße TT sind das immer noch zu wenige Fahrzeugmodelle. Und da es im Modell-Bahnbetriebswerk möglichst wirklichkeitsnah zugehen sollte, vermissen viele die Güterzuglokomotiven der Baureihen 44, 50, bzw. die Reko- 58er und der BR 95.
Da es diese Modelle bisher noch nicht als Industrieerzeugnis gibt, sind wir Modelleisenbahner vorerst auf den Selbstbau angewiesen. Die Rahmen der Baureihen 56 und 86 eignen sich für fünffach gekuppelte Dampflokomotiven. Ein solcher Umbau ist nicht allzu kompliziert und läßt sich auch vom weniger versierten Bastler meistern. Wichtig ist vor allem, sehr genau und gewissenhaft zu arbeiten, denn davon hängen später in hohem Maße die Funktionstüchtigkeit wie auch das Aussehen der Modelle ab. Doch zuvor sollten wir einen Blick in das Dampflok-Archiv (Bd. 2 u. 3) werfen. Es beinhaltet nämlich Informationen, Abmessungen und Bildvorlagen der einzelnen Lokomotiven. Zweckmäßigerweise hat es sich als günstig erwiesen, mit dem Modell der BR 50.4 zu beginnen – gewissermaßen um Erfahrungen zu sammeln. Bei diesem Modell ist nur das Fahrwerk umzubauen; Oberteil und Tender können von der BR 35 übernommen werden.

Der Umbau: Rahmen

Für ein Lokmodell benötigen wir zwei komplette Rahmen einschließlich Bodenplatte. Vor dem Zuschneiden werden die Zylinderblöcke mit dem Steuerungsträger und die Blechverdrahtung entfernt und die Rahmenhälften mit den dafür vorgesehenen Senkschrauben und Muttern zusammengeschraubt. Zuschnitt- und Klebestelle sind aus der Zeichnung (Abb. 1) ersichtlich. Am besten eignen sich für die Zuschneide- und Feilarbeiten Laubsäge und eine scharfe Schlichtfeile. Beim Feilen der Rahmen auf die entsprechende Länge ist darauf zu achten, daß die Klebeflächen rechtwinklig zur Rahmenlängsachse verlaufen, da sonst der Rahmen geknickt wird. Ebenso muß das Stichmaß zwischen den Achslagern, die unmittelbar neben der Klebestelle liegen, genau eingehalten werden. Ansonsten würden sich die Radsätze beim Einbau der Schneckenwelle gegeneinander verdrehen und das Triebwerk festfahren. Die Gesamtlänge des Rahmens wird ebenfalls von diesem Maß bestimmt; die fertigen Rahmenteile werden nun mit Plastekleber zusammengeklebt, man sollte darauf achten, die Rahmenteile gut auszurichten.
Die Bodenplatte ist entsprechend Zeichnung zu schneiden und auf Maß zu feilen. Ihre Gesamtlänge ist abhängig vom Rahmen. Beide Teile der Bodenplatte werden nun ebenfalls gut ausgerichtet und zusammengeklebt; wobei die Klebestellen 24 Stunden aushärten müssen. Von der fertigen Bodenplatte entfernen wir später noch die hintere Rastverbindung, um sie leichter in den Rahmen einzusetzen.
Wir rüsten danach entsprechend dem Loktyp den Rahmen mit Zylinderblökken, Steuerungsträgern und Blechverdrahtung aus. Diese Teile werden mit Epasol EP 11 eingeklebt und sollten ebenfalls 24 Stunden aushärten.
Die Blechverdrahtung wird (lt. Zeichnung) so zugeschnitten, daß sie beim Einkleben in den Rahmen dessen Klebestellen überlappt. Das verleiht dem Rahmen zusätzliche Festigkeit. Wir benöti-

gen für alle Schlepptenderlokomotiven nur den hinteren Teil der Blechverdrahtung für die Stromabnehmer, da die A- und B-Achse mit Haftreifen belegt sind. Bis auf die Baureihe 95, denn hier werden sämtliche Achsen zur Stromabnahme herangezogen.
Die vordere und hintere Halterung sind durch dünnen Draht elektrisch zu verbinden.

Schneckenwelle

Die Schneckenwelle muß nach hinten verlängert werden. Dazu kann man ggf. ein Stück Messing (Rundmaterial, lt. Zeichnung Abb. 2) zuschneiden und bohren. Dieses Teil wird dann mit EP 11 auf den hinteren Wellenstumpf geklebt. Nachdem der Klebstoff ausgehärtet ist, muß das Plasteritzel von der Welle abgezogen und die Welle nach Zeichnung auf Länge bzw. Durchmesser gedreht werden. Sie muß genau rundlaufen. Die Gesamtlänge ermitteln wir, indem sie in den Rahmen zwischen vorderer und hinterer Pufferbohle bzw. Rahmenabschluß einzupassen ist (Kugeln nicht vergessen!). Danach wird das Ritzel wieder aufgeschoben.
Im zusammengebauten Zustand muß sich die Schneckenwelle in den Lagern spielend leicht drehen lassen und darf nicht klappern.

Ritzelwelle

Auch die Ritzelwelle haben wir nach hinten zu verlängern. Ihre Länge richtet sich nach der Lage des Motors auf dem Rahmen und muß entsprechend ermittelt werden. Die Verlängerung besteht aus 2 mm Rundstahl, der mit EP 11 in das hintere Ende der Ritzelwelle geklebt wird. Als sichere Verbindung zum Motor dient eine Spiralfeder, wie sie in früheren TT-Modellen zum Einbau kam.

Ballast

Der Ballast wird lt. Zeichnung verändert, d. h. alle schraffiert dargestellten Flächen werden entfernt. Des weiteren haben wird ein Stück Messingblech nach den vorgegebenen Maßen anzufertigen und aufzulöten. Die Lage der Bohrung für das Gewinde der Gehäuse-

5 Die Tatsache, daß die Lok 50.4 damals im Aufbau weitestgehend baugleich mit der 23.10 entwikkelt wurde, kommt uns Modellbauern sehr entgegen. Bei der 50 4057 wurde das handelsübliche Oberteil der BR 35 verwendet.

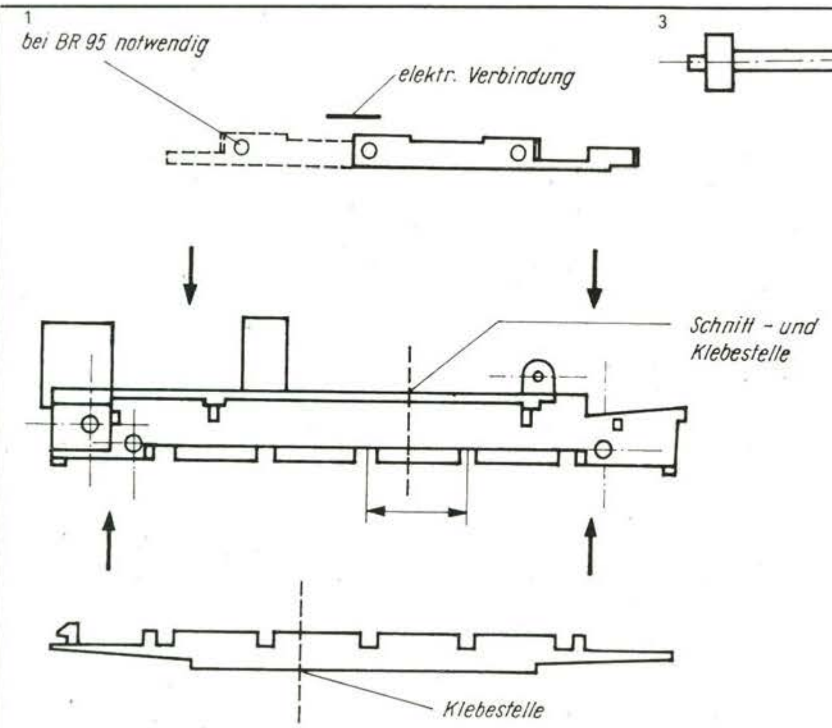
6 Das ist die 44 0618, ehemals Bw Saalfeld (Saale). Um das typische Aussehen der 44er im Bereich der Rauchkammer beim Modell zu erzielen, ist es notwendig, die verwendeten 35er Windleitbleche entsprechend zu verkleinern. Die Speisepumpe ist aus Plaste gefertigt, die Tenderaufbauten entstanden in Gemischtbauweise aus Pappe und Plaste.

7 Die Werdauer 50 3102 war eine der wenigen bis zuletzt im Dienst stehenden Altbau- 50er. Die Rauchkammerschürze wurde entfernt, der Umlauf zurückgeschnitten und die Windleitbleche tiefer gesetzt. Das Führerstandfenster wurde mit einem Stück Plaste zugesetzt.
Beim Tender wurde die obere Schräge am Kohlenkasten abgefeilt und der Tender neu bekohlt.

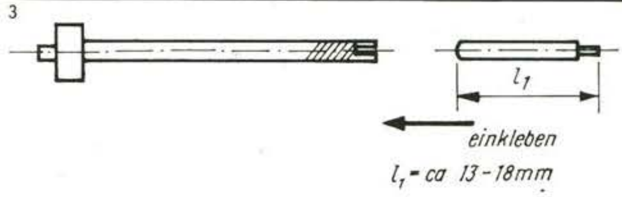
8 Der 1983 noch stattgefundene Plandienst der Nossener 50 1002 hat mich angeregt, diese Maschine nachzubauen. Die Windleitbleche sind aus 0,3 mm dickem Messingblech gefertigt.

9 Die G 12 entstand aus der G 8. Beim Vorbild war es umgekehrt.

1



3



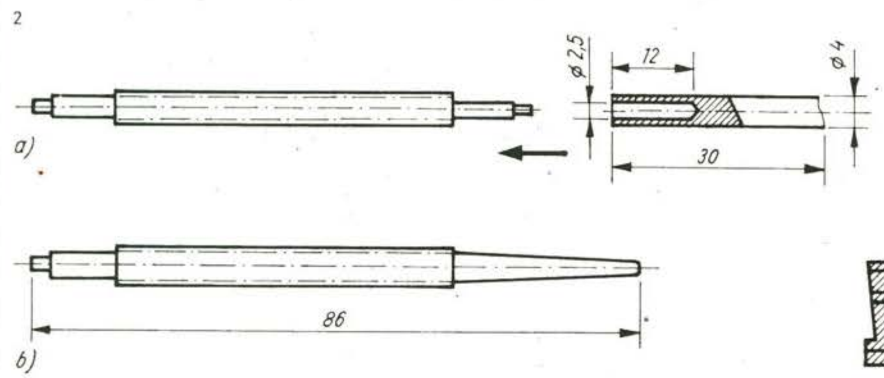
1 Rahmen, Bodenplatte, Blechverdrahtung.

2 Die Schneckenwelle.
a) Schneckenwelle und Verlängerung vor der Montage;
b) fertige Schneckenwelle;

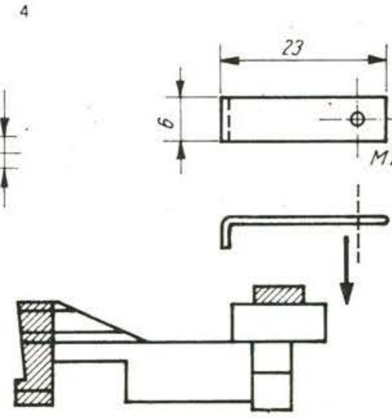
3 Die Ritzelwelle. Die endgültige Länge wird bei der Montage des Triebwerkes durch Einpassen zwischen Lager und Motor ermittelt.

4 Der Ballast mit Halteblech für das Gehäuse. Die Lage des Gewindes im Halteblech wird durch Anreißen durch den Dampfdom bzw. Sandkasten bei aufgesetztem Lokoberteil ermittelt.

2



4



5



6



7



8



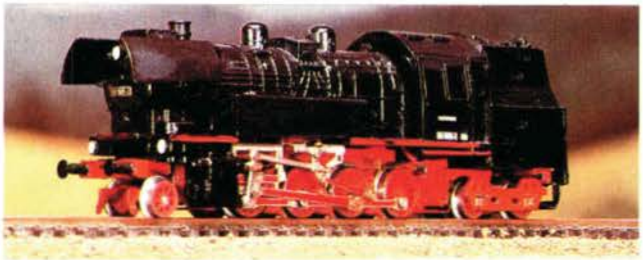
9



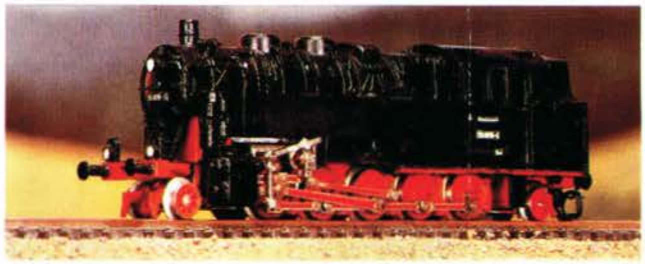
10



11



12



Neues aus Effingen

Heute stellen wir zwei weitere reizvolle Motive der gelungenen H0-Heimanlage des Neubrandenburger Modellbahnfreundes Ulrich Schulz vor. Über diese Anlage berichteten wir schon ausführlicher im Heft 10/1983; und wie die beiden nebenstehenden Aufnahmen erkennen lassen, beherrscht U. Schulz die hohe Schule des Modellbaus!

Ein Blick über die Drehscheibe – soeben wird eine selbst gebaute P 8 zum Einsatz bereitgestellt.

Mit solch einer Garnitur hätte der Fotograf noch in den 50er Jahren unterwegs sein können: Eine T 3 hat einen ETA als Reisezugwagen am Haken (Abb. unten).

Fotos: A. Grembocki, Stralsund





10 Die 58 3028 war die letzte unter Dampf stehende Reko-58er des Bw Glauchau. Sie war bis zu ihrer Ausmusterung mit einem Neubautender gekoppelt, was unserem Modellbau sehr entgegen kommt.

11 Viele Modellbahnfreunde werden sich fragen, was denn die 83 1025 in der Reihe der 1'E-Lokomotiven zu suchen hat. Anhand dieses Modells wollte ich einmal testen, inwieweit es möglich ist, in der sogenannten Gemischtbauweise mit handelsüblichem Material und diversen Plasteteilen ein vorbildgetreu aussehendes Lokmodell zu schaffen. Das Drehgestell wird durch die Deichsel gehalten und ist in sich beweglich, ähnlich dem Prinzip bei der BR 110 von BTTB. Um das Ausschwenken des Drehgestells zu ermöglichen, mußte auf die Gestaltung der beiden Führerstandsleitern verzichtet werden.

12 Das ist die 95 0016, die ebenfalls auf der Saalfelder Schiene zu Hause war. Der Kessel und der Führerstand bestehen aus Teilen der BR 56 und 35, die Wasserkästen sind aus Plasteteilen gefertigt. Der Tender ist von der BR 81 und als Öltender umfrisiert.

Fotos: Albrecht, Oschatz; Zeichnungen: Verfasser

schraube wird bei der Montage der Lok ermittelt.
Nachdem alle diese Arbeiten beendet sind und auch alle benötigten Teile bereitliegen, können wir das Fahrwerk montieren.

Fahrwerkmontage

Im folgenden sind die einzelnen Arbeitsgänge in der Reihenfolge beschrieben.

- Flachmuttern in den Rahmen zur Befestigung der Bodenplatte einsetzen,
- Hinteren Rahmenabschluß (bei BR 95 Pufferbohle) einsetzen,
- Schneckenwelle und vordere Pufferbohle einsetzen, Kugeln nicht vergessen!

- Lager für Ritzelwelle einsetzen,
- Zweite Rahmenhälfte aufsetzen, mit Senkschrauben und Muttern verschrauben,
- Ritzelwelle auf die entsprechende Länge bringen und einsetzen. Motor einsetzen, feste Verbindung mittels Spiralfeder herstellen, Motor mit Splint im Rahmen sichern,
- sämtliche Lager ölen,
- Probelauf,
- Radsätze gemäß des Fünfkupplers zusammenstellen, A- und B-Achse mit Haftreifen (außer BR 95),
- Von der E-Achse das Schneckenrad entfernen, da diese durch die Kuppelstangen angetrieben wird.
- Bei der A- und E-Achse den Bund an der Innenseite der Räder entfernen.

- Kuppelstangen so zuschneiden, daß sie an der Treibachse geteilt sind,
- Radsätze, Treibstangen, Steuerungen und Kuppelstangen montieren; die Verbindung der Steuerungsteile kann mit EP 11 geklebt oder gelötet werden.
- Der Kurbelzapfen in der Gegenkurbel ist unbedingt einzukleben.
- Kolbenstange und Steuerstange in die Zylinder einsetzen.
- Radsätze in die Lager einsetzen und ausrichten, ggf. um 180 Grad drehen und wieder einsetzen. Gewisse Fertigungstoleranzen bei der Herstellung der Radsätze führen dazu, daß das Schneckenrad zum Kurbelzapfen etwas verdreht sein kann.
- Lagerstellen der Achsen und Schneckenräder ölen, Bodenplatte einsetzen und verschrauben.
- Schwinge links und rechts provisorisch mit Zwirnsfaden am Steuerungsträger festbinden.
- Funktionsprobe! Das fertig montierte Fahrwerk vorn und hinten auflegen, daß die Radsätze keine Bodenberührung haben. Wenn nun dem Motor Strom zugeführt wird, muß sich das Triebwerk leicht und ruckfrei drehen. Es ist ratsam, das Triebwerk ca. zwei bis drei Minuten mit unterschiedlichen Drehzahlen in beide Richtungen zu betreiben, danach Schwinge mit einem Kurbelzapfen und mit dem Steuerungsträger verkleben bzw. verlöten.

Tenderfahrwerk

Um zur ersten Probefahrt genügend Fahrstrom zur Verfügung zu haben, ist es notwendig, daß wir uns jetzt dem Tenderfahrwerk widmen.
Außer der G 12 haben alle Lokomotiven vierachsige Tender; wir greifen dazu auf den 2'2'T 28 der BR 35 zurück.
Folgende Arbeiten sind hierbei durchzuführen:
- Lagerschalen an die Bodenplatte montieren,
- Puffer, Kupplung und Radsätze einsetzen,
- Deichsel zum Tender in die Bodenplatte des Lokfahrwerkes einhängen, Lok und Tenderfahrgestell hintereinander auf das Gleis stellen,
- Abstand zwischen hinterem Rahmenabschluß und Tenderbodenplatte ermitteln (ca 2 mm),
- Bohrung für die M 2-Schraube in der Tenderbodenplatte anreißen,
- Bohren und M 2-Gewinde in die Bodenplatte schneiden,
- Zuleitungen an die Lötfahnen der Lagerschalen löten,
- Tenderoberteil aufsetzen, vorher Ballast einkleben,
- Fahrwerk der Lok mittels Deichsel und M 2-Schraube mit dem Tender verbinden; bei der G 12 erfolgt die Verbindung wie bei der BR 56.

Elektrische Verbindung

Die Zuleitungen vom Tender zur Lok und zum Motor sind wie bei der BR 56 angeschlossen.
Beim Anlöten der Leitungen an die Lötfahnen der Blechverdrahtung ist darauf zu achten, daß sich diese nicht durch übermäßige Wärme vom Rahmen lösen.

Probefahrt

Zunächst wird das vordere Laufgestell eingehangen und der vorbereitete Ballast aufgesetzt.
Wir fahren nun mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf der Geraden mehrmals hin und her, bzw. wagen uns in den Gleisbogen. Durch den fehlenden Bund an den Rädern der ersten und letzten Kuppelachse und die geteilten Kuppelstangen hat das Fahrwerk genügend Spiel im Gleisbogen.
Des weiteren sollten unbedingt Weichen aus allen Richtungen kommend befahren werden. Springt die Laufachse aus den Schienen, dann liegt dies daran, daß Laufachse und Deichsel noch zu sehr drängen.
Was ist zu tun? Das Gestänge der Laufachse wird mit ein paar Feilstrichen etwas verjüngt und die Deichsel zum Tender in Höhe der Bremshebelimitation links und rechts mit halbrunden Aussparungen versehen.

Lokoberteile

Die Lokoberteile bestehen aus handelsüblichen Modell-Oberteilen der BR 35 und 56. Gewisse Kompromisse sind natürlich hinsichtlich der Lage der Rohre und Züge am Lokomotivkessel unumgänglich. Diese fallen jedoch nicht so ins Gewicht. Entsprechend des zu bauenden Loktyps werden die Oberteile durch Schnitte 90 Grad zur Kesselachse zersägt und plangefeilt und die Einzelteile dann mit Plastikfix zusammengeklebt.
Bei den Loks BR 44 und BR 50 Altbau wurde die Mischvorwärmanlage entfernt und durch einen Röhrenvorwärmer ersetzt, den man von Gehäusen der BR 56 gewinnen kann. Der Vorwärmer ist sehr genau einzusetzen.
Die Wasserkästen sowie die Tenderaufbauten bei der BR 95 und 83 sowie der Öltender bei der 44er sind aus Plasteteilen des VERO-Einzelteil-Sortimentes gefertigt.
Zum Lackieren der Modelle eignet sich vorzüglich schwarzer Schultafellack, der aber nur langsam trocknet. Die Beschriftung der Loks ist auf fotografischem Weg entstanden. Das fertige Gehäuse wird mittels M 2-Senkschraube durch den Dampfdom bzw. Sandkasten am Ballast befestigt.
Die Laufeigenschaften meiner 1'E Güterzug-Dampflokomotiven sind ausgezeichnet. Sie setzen jedoch eine sehr genau verlegte Gleisanlage voraus, was übrigens der Ehrgeiz jedes Modelleisenbahners sein sollte. Die Zugkraft ist auf Grund der fünften Achse ebenfalls höher. Müssen die Haftreifen ausgewechselt werden, so ist zu beachten, daß man sich beim Ausbau der Radsätze die Lage derselben merkt. Geplant sind eine BR 50.35 und eine BR 52..8. Bei der 52er bereitet aber der Bau des Wannentenders noch Kopfzerbrechen.

Günter Kühn, Gospersgrün

Ringlokschuppen

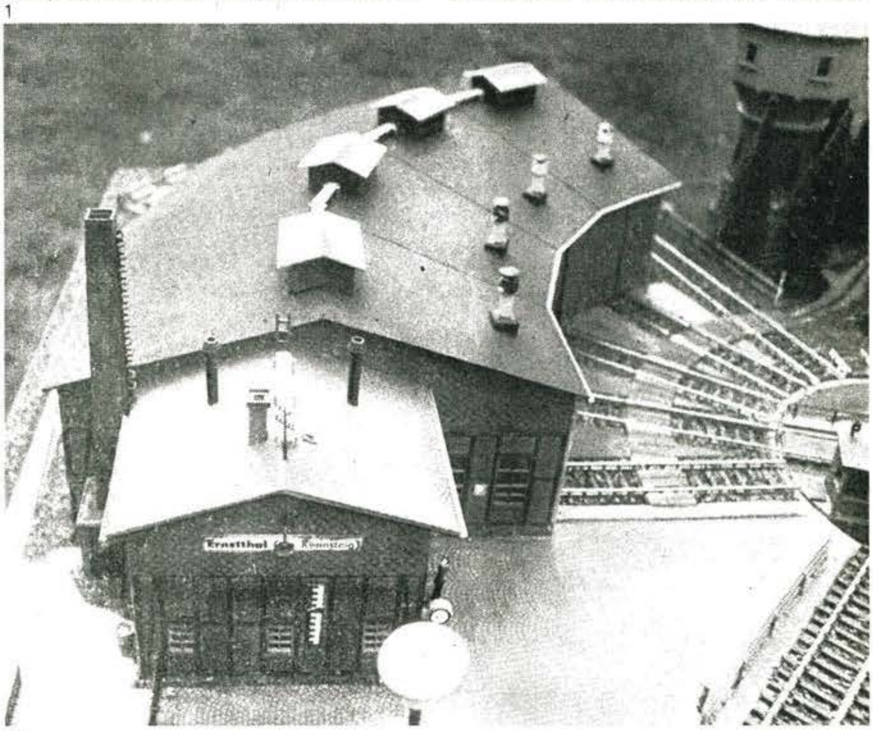
für das Nebenbahn-Bahnbetriebswerk in der Nenngröße H0

Viele Details meiner H0-Heimanlage entstanden nach Vorbildern aus dem Thüringer Wald. Dies auch deshalb, weil ich nicht nur eine Nebenbahn nachgestalten, sondern die vor allem im Thüringischen typischen Tenderlokomotiven der Baureihen 91, 93, 94 und 95 möglichst realistisch – dem Vorbild getreu – einsetzen wollte. Zu diesem Zweck baute ich übrigens auch eine 16-Meter-Drehscheibe, deren Vorbild ich in Neuhaus am Rennweg entdeckte. Doch die Bauanleitung für eine solche Drehscheibe soll erst in einem späteren Beitrag vorgestellt werden.

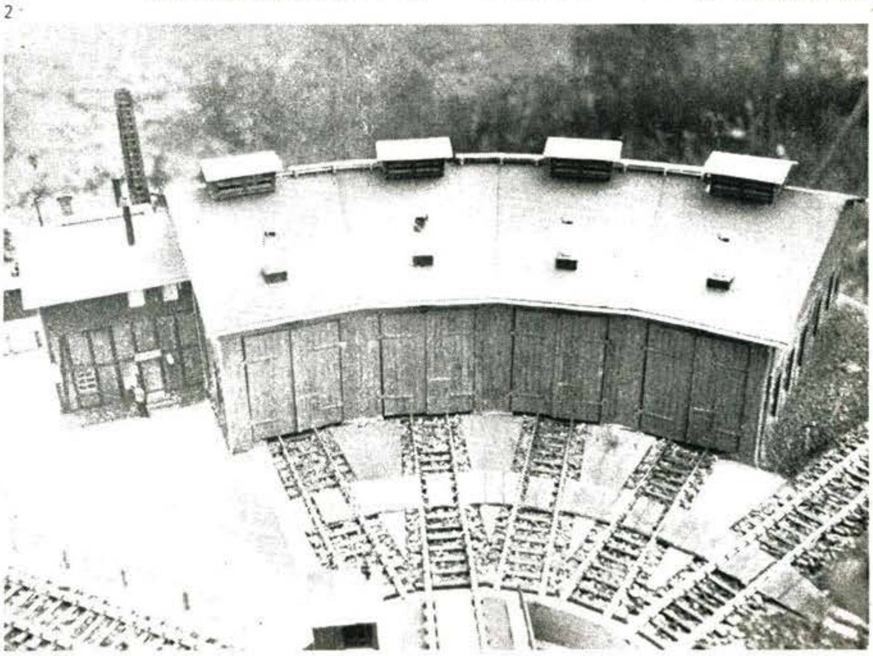
Die Konzeption meines Lokschuppens entstand im wesentlichen nach Zeichnungen in (1). Landschaftstypische architektonische Merkmale wie Fachwerkwände, Wandschieferverkleidungen u. a. sind aus diesen Zeichnungen gut ersichtlich.
Vor allem sollten möglichst handelsübliche Plastebauteile der Bausätze Lokschuppen 2/33 (TT) und 3/32 H0 sowie einige andere handelsübliche Bauteile des VEB VERO, Betriebsteil 5, Marienberg-Hüttengrund, verwendet werden. Als weitere Materialien dienten Holzleisten 3 mm × 10 mm sowie 1 mm dicke Ledermappe oder dünnes Sperrholz.
Für einen solchen vierständigen Lokschuppen benötigen wir vier Bausätze TT – Lokschuppen 2/33 (á 6,00 M) und vier Bausätze H0 – Lokschuppen 3/32 (á 7,20 M)
Der Gesamtkostenaufwand von rund 60,00 m erscheint insofern nicht zu hoch, da sich nicht benötigte Teile der Bausätze für weitere Um- und Eigenbauten verwenden lassen.

Die torseitigen Wände (s. Abb. 5)
Von den vier Stirnseitenwänden des Lokschuppens (Teil 11) sägen wir die Giebeldreiecke ab und verfeilen sauber die Schnittkanten. Anschließend sind die beiden Torflügel in ihren jeweils rechten und linken Torpfosten einzulegen und mit den dazugehörigen Plastestreifen zu befestigen. Hierbei ist darauf zu achten, die Torflügel leicht beweglich zu lassen. Danach muß man vom Mittelteil soviel heraussägen, daß das Tor einwandfrei schließt. Erst danach sollten beide Torwandhälften miteinander stumpf verklebt und der Stoß von hinten durch geeignete Plastestreifen (aus der Bastelkiste) gesichert werden.

Bau der Giebelwände (s. Abb. 6)
Für die Giebelwände benötigen wir zwei Stücke des Teils 2 und zwei Stücke des Teils 11 des TT-Lokschuppens. Um beispielsweise eine Lok der Baureihe 95 im Schuppen unterzubringen, muß man die TT-Seitenwände um je ein Fensterfeld nach vorn verlängern. Das wird nun spiegelgleich bei den Teilen 2 und 11 mit jeweils dem zweiten Teil durchgeführt. Aufgrund des Überlappens der Fachwerk-Imitation sowie der rückseitigen Sicherung (Plastestreifen) bekommen die Bauteile eine genügende Festigkeit. Damit beträgt die Länge des Lokschuppens 196 mm.
Die Höhe „h_1" der Giebelwände richtet sich nach den bereits fertiggestellten torseitigen Wänden. Da beim Lokschuppen in Neuhaus das Obergeschoß bzw. die oberen Wandflächen mit Schiefer



1


2

verkleidet sind, lassen sich diese zweckmäßigerweise aus den Dachplatten des TT-Lokschuppens basteln; aus einer Dachplatte können wir zwei Giebelhälften fertigen. Die Dachneigung entspricht dem TT-Lokschuppendach. Beide Giebelhälften müssen miteinander verleimt und an den Stößen durch entsprechende Plastestückchen verstärkt werden. Abschließend erhalten die Ecken „Klebephasen", werden die Fenster eingeleimt und verglast. In diesem Zusammenhang sei noch auf einen Kompromiß hingewiesen: Die TT-Fenster entsprechen mit 27 mm nicht dem H0-Maßstab; demzufolge müßten die Fenster des Lokschuppens 35 mm hoch sein. Allerdings leidet darunter der Gesamteindruck des Lokschuppens nicht wesentlich.

Die Rückwände (s. Abb. 7)

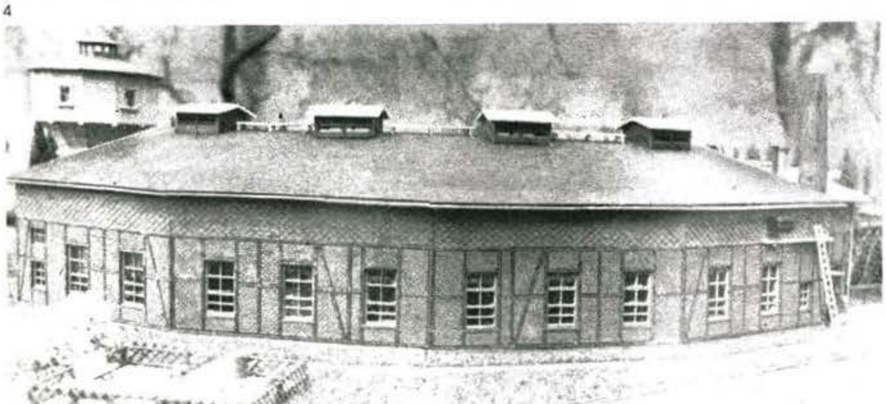
Die Rückwände des Lokschuppens gewinnt man auch aus den Teilen 2 und 11 des TT-Bausatzes. Für die jeweils äußeren Rückwände werden die zwei übriggebliebenen Restteile der Seitenwandverlängerung (siehe 2.2.) verwendet. Diese müssen wir dann noch um ein Fensterfeld kürzen, so daß sie die auf Abb. 2.3. gezeigte Länge erhalten. Bei den mittleren Rückwänden werden jeweils von einem Teil 2 und 11 die rechten und linken äußeren Fensterfelder abgesägt, so daß sich auch hier die in Abb. 2.3. ersichtliche Wandlänge ergibt.

Nun sind alle Rückwände mit der zurechtgeschnittenen Fachwerkimitation zu komplettieren und die Fenster einzuleimen. Um auch hier die maßgebende Höhe „h_1" zu erhalten, werden an alle Rückwände Schieferplattenimitationen stumpf angesetzt und die Stöße von hinten verstärkt. Damit sind auch die Rückwände fertiggestellt.

3



4



1 „Luftaufnahme" des Ringlokschuppens mit Werkstattanbau; rechts ist die ebenfalls im Text erwähnte selbst gebaute Drehscheibe zu erkennen.

2 Vorderansicht – sicherlich gewinnt das Modell, wenn es wirkungsvoll gealtert bzw. mit den für ein Dampflok-Bw typischen Betriebsspuren versehen wird. Und bestimmt ist dann auch im „Stadium der Vollendung" der Gleisbereich vor dem Schuppen realistischer ...

3 Schieferverkleidung und Fachwerksimitation verleihen dem thüringischen Ringlokschuppen einen besonderen Reiz.

4 Und so sieht alles von hinten aus. Wie sinnvoll man eine „tote Ecke" füllen kann, zeigt Günter Kühn am Beispiel einer Frühstücksecke im Grünen!

Grundplatte und Montage der Wände (s. Abb. 8)

Die Grundplatte des Lokschuppens kann in unterschiedlicher Art und Weise entstehen.

1. aus den Grundplatten der Bausätze 2/33 und 3/32,
2. als neue Grundplatte aus 5 mm starkem Sperrholz.

Zu 1.: Diese Methode hat den Nachteil, daß durch das Zusammensetzen aus den handelsüblichen Grundplatten keine selbsttragende Grundplatte entsteht und diese daher fest auf der Anlage zu befestigen ist.

Zunächst wäre nach Abb. 3 die Grundfläche des Lokschuppens auf die Anlagengrundplatte zu übertragen. Dabei ist besonders auf den genauen Abstand der Torwände vom Mittelpunkt der Drehscheibe und die Winkel der Strahlengleise zu achten. Daraufhin stellt man die beiden Grundplattenteile für die Giebelwände her. Sie entstehen aus den äußeren Teilen der Grundplatte des H0-Lokschuppens. Am hinteren Ende schneidet man das Teil bei 196 mm auf Gehrung zu und befestigt beide Teile mit Saladur auf der Anlagengrundplatte. Schließlich können wir aus weiteren H0-Grundplatten die Rückwand-Grundplattenteile herstellen. Sie werden entsprechend der jeweiligen Länge der Rückwände zugeschnitten, im Winkel zueinander abgestimmt und auf die Anlagenplatte geklebt.

Die Torwände müssen mit drei kleinen Stückchen der H0-Grundplatte (Mittelteil) unterlegt werden, damit sie die gleiche Höhe erhalten. Zuvor aber sind die Flächen, auf denen die Torwände zu stehen kommen, im Winkel von rund 160° nachzuarbeiten, um eine genügend große Auflage zu erhalten. Abschließend wird die Grundplatte für den im folgenden Text beschriebenen Anbau hergestellt; dafür eignet sich eine entsprechend gekürzte Grundplatte des TT-Lokschuppens.

Zu 2.: Diese Methode ist insofern vorteilhaft, weil die Grundplatte aus einem

Stück besteht, und man das Modell ggf. von der Anlage nehmen kann. Zuerst sind die Hauptmaße auf Sperrholz zu übertragen – für die Giebel- und Rückwandpartie wird eine Breite von 120 mm und für die „nicht vorhandenen" Zwischenwände eine Breite von 200 mm gewählt. Die Maße für den Anbau richten sich nach den Wandlängen. Die ausgesägte Grundplatte ist dann noch in einem grauen Farbton zu behandeln.

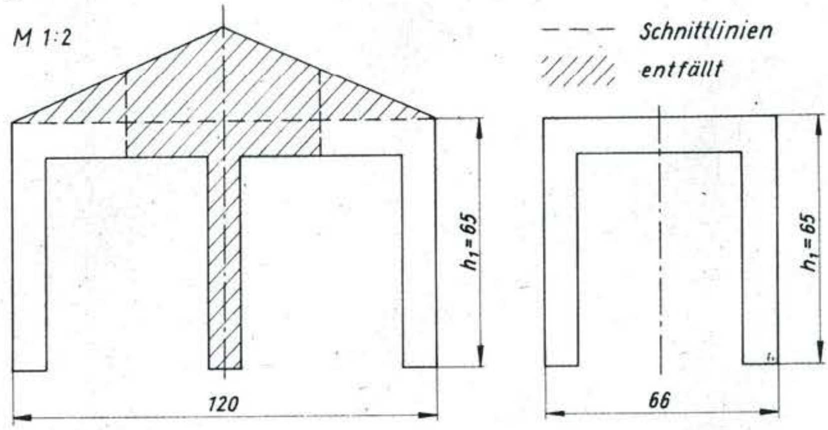
Nunmehr folgt die Montage der Wände: Wir beginnen an den Ecken, verkleben also zunächst die beiden äußeren Torwände mit den beiden Giebelwänden und diese wiederum mit den äußeren Rückwänden. Allerdings nur stumpf zu verleimen wären die restlichen Tor- und Rückwände. Hat man sich für eine Grundplatte aus Sperrholz entschieden, so müssen an den Stößen Grundplatte/Wandteile 2 mm × 2 mm starke Holzleisten eingeleimt werden. Die montierten Wandteile sollten dann 24 Stunden lang nicht weiterbearbeitet werden, um den Kleber aushärten zu lassen.

Dachkonstruktion (s. Abb. 9)

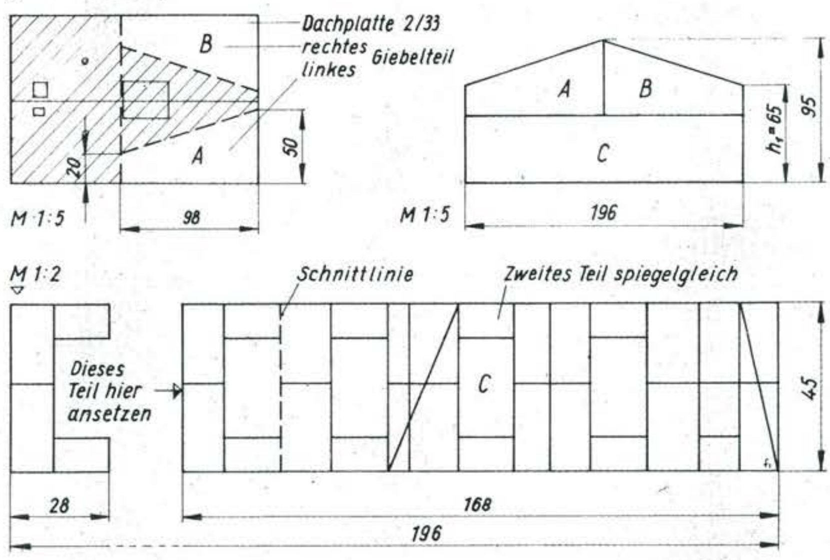
Wir benötigen für die Dachkonstruktion 3 mm × 10 mm starke Holzleisten, die zunächst auf die torseitigen Wandteile und Rückwände an den Ecken sowie an den Stößen etwa 6 mm unter der Oberkante zu kleben sind. Sie stellen die Stützen für die eigentliche Dachkonstruktion dar. Danach sind zur Aussteifung „Deckenbalken" zwischen Tor- und Rückwand einzupassen und mit den Stützen bzw. Wandinnenflächen zu verkleben. Darauf gelangen dann die Dachsparren (ebenfalls Leisten). Firsthöhe und Sparrenneigung entsprechen dabei den Maßen der Giebelwände; die in der Mitte der „Deckenbalken" aufgeklebten Sperrholzstückchen dienen als Sparrenauflage. Des weiteren ist es ratsam, eine Firstpfette einzusetzen. Als Klebstoff kann „Saladur" dienen.

Für das Dach eignet sich Lederpappe (1 mm dick) oder Sperrholz. Lederpappe läßt sich am besten mit Hilfe einer Fotoschere bearbeiten; man sollte jede Dachfläche einzeln zuschneiden (Dachüberstand von 6 mm beachten), einpassen und auf die Sparren leimen. Sobald der Klebstoff ausgehärtet ist, kann man das gesamte Dach schwarz streichen. Nur sollte die Plakatfarbe möglichst „dickflüssig" sein, und bei Lederpappe geben wir der Farbe einige Tropfen „Fit" bei. Dadurch haftet die Farbe besser auf der sehr glatten Oberfläche. Eigenen Erfahrungen zufolge ist die eingefärbte Lederpappe sofort mit

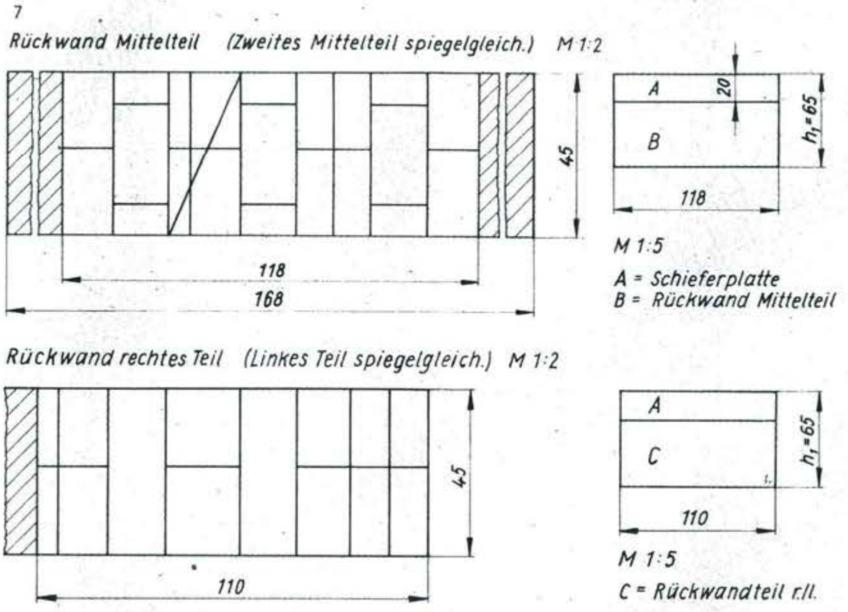
5



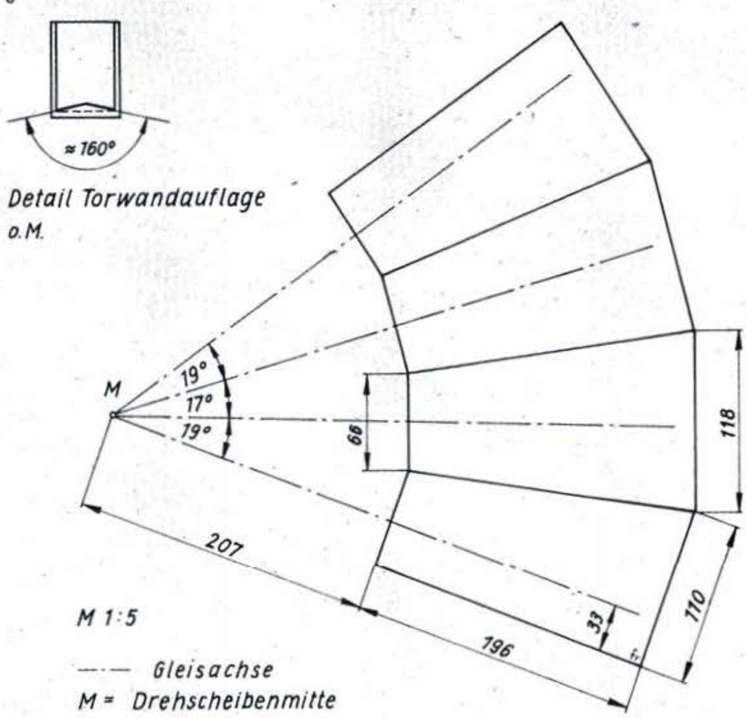
6



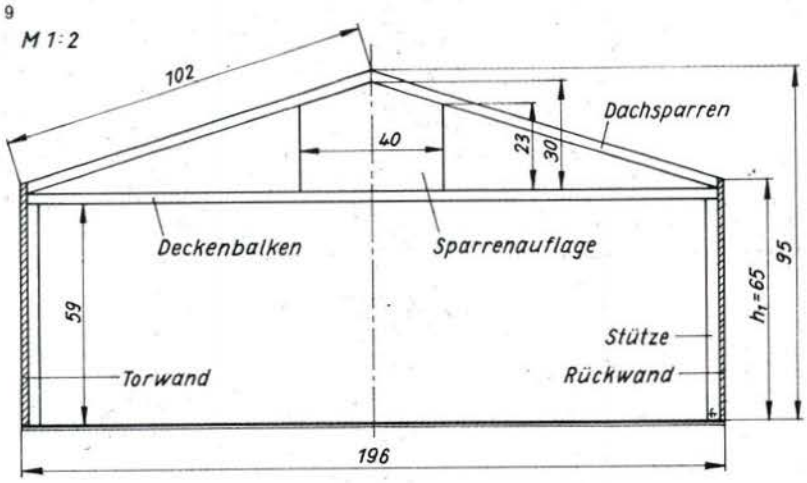
7



8



9



einem Heißluftgerät, einem Fön abzutrocknen, damit sich das Dach nicht erst verziehen kann. Abschließend wird das Gebäude noch mit Dachrinnen, Fallrohren, Entlüftungsaufbauten sowie Rauchabzügen komplettiert.

Der Werkstattanbau

Aus den übriggebliebenen Teilen 14 des TT-Bausatzes errichten wir einen unbedingt notwendigen Werkstattanbau. Dazu entfernen wir an drei Teilen (14) zunächst wieder die Giebelwand. Je nach Bedarf werden dann Türen bzw. zusätzliche Fenster in die Wände „gebrochen", entsprechend große Fenster und Türen eingesetzt und verglast; abschließend sind noch die Fachwerkhölzer einzukleben.

Das Obergeschoß entsteht aus Schieferplattenresten. Auch hier sind noch zusätzliche Fenster einzubauen. Der Giebel erhält die Neigung des Original-Bauteils (Teil 14). Als Dach dient ein entsprechend gekürztes TT-Lokschuppendach. Wem noch ein kompletter Schornstein des TT-Gaswerkes (Bausatz 2/44) zur Verfügung steht, der kann diesen an geeigneter Stelle zwischen Lokschuppen und Werkstattanbau anbringen.

Quellenangaben

(1) Beyer/Ehle: Über den Rennsteig – von Sonneberg nach Probstzella. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983

(2) Weisbrod/Müller/Petznick: Dampflok-Archiv 3. transpress Verlag, Berlin 1978

5 Torseitige Wand, Maßstab 1:2

6 Giebelwände

7 Rückwände

8 Grundplatte

9 Dachkonstruktion, Maßstab 1:2

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

DMV-Kleinserien

Im Rahmen unserer Verbandsarbeit nehmen Kleinserien, die für die Mitglieder des DMV gefertigt werden, einen guten Platz ein. Vor allem ergänzen sie die Palette industriell gefertigter Erzeugnisse, aber fördern zugleich den Ideenreichtum, Fertig- und Fähigkeiten unserer Verbandsmitglieder. Die so im Rahmen einer sinnvollen, gesellschaftlich wertvollen Freizeitgestaltung gefundenen Lösungen technischer wie technologischer Art sprechen für sich.

Gerade aber Aktivitäten auf dem Gebiet der Kleinserien setzen Engagement und vor allem entsprechende Freizeitfonds voraus. Deshalb sollten Interessenten an Kleinserienerzeugnissen bedenken, daß sich Bestellungen nur im Rahmen dieses Freizeitfonds realisieren lassen; zusätzliche Anfragen, ja Beschwerden aufgrund verzögert ausgelieferter Kleinserien tragen hier nicht zum Erfolg bei.

Besteht der Wunsch einer Rückinformation, so sollte es selbstverständlich sein, einen frankierten Briefumschlag beizulegen. Darüber hinaus sei zu diesem Thema an die Veröffentlichung in der „Modellbahntechnik 11/1985" der Technischen Kommission des DMV erinnert.

W. Ilgner / Redaktion „me"

In eigener Sache!

Wir suchen dringend für einige Autoren folgende Hefte und bitten unsere Leser freundlicherweise um Unterstützung: 1/1965; 1 und 2/1969; 2/1971; 1 und 5/1972; 7/1973; 2/1974; 2/1975; 6/1976; 7/1983; 1 und 3/1985.

Redaktion

Rezensionen

Reimar Lehmann: „Dampflok-Sonderbauarten", VEB Verlag Technik, Berlin 1985, 1. Auflage, 220 Seiten, 162 Abb., 35,– M.

Ende des Eisenbahn-Jubiläumsjahres überraschte der VEB Verlag Technik mit einem literarischen Leckerbissen. Das großformatige Buch macht zugleich neugierig und führt den Leser mitten hinein in die ereignisreichen Jahre technischer Meisterleistungen auf dem Gebiet des Dampflokomitivbaus. Und nicht nur der Kenner der Materie wird nach den ersten Seiten bzw. beim flüchtigen Durchblättern feststellen, daß Reimar Lehmann hiermit eine echte Fleißarbeit geleistet hat.

Der Autor trug in jahrelanger Kleinarbeit die wichtigsten Veröffentlichungen über all die Lokomotiven zusammen, die entweder in nur kleinen Stückzahlen gebaut wurden oder noch ausgeklügelteren Konstruktionen weichen mußten, ja oftmals nur das technische Versuchsstadium erlebten. Kurz gesagt, all die „Sonderlinge" unter den Lokomotiven, die eigentlich erst den tiefen Einblick in die Geschichte des Dampflokomtivbaus, einstige Zielstellungen, Lösungswege und Ergebnisse erlauben. Was in anderen Beiträgen oder Editionen nur am Rande erwähnt wird, das hat R. Lehmann gesammelt und in einer repräsentativen Übersicht verarbeitet. In diesem Zusammenhang sei übrigens ebenfalls dem Lektor dieser umfangreichen Arbeit gedankt. Beeindruckend ist des weiteren die ausgewertete Literatur: knapp 100 Zeitschriftenbeiträge und 66 Buchtitel, und immerhin bezieht sich der Autor auch auf etwa 25 Veröffentlichungen im „modelleisenbahner"! R. Lehmann, der selbst im Lokomotivbau tätig ist, schildert in seinem verständlich geschriebenen populärwissenschaftlichen Buch das bisweilen abenteuerliche Schicksal vieler dieser „Sonderlinge" und läßt Erfinder wie Hersteller nicht unerwähnt. In diesem Sinne ergänzt das Buch sogar die transpress-Fahrzeugarchive und die Veröffentlichungen in Glasers Annalen (Reprints). Das übersichtlich gegliederte Werk beinhaltet einmal die Loks mit ganz speziellen Laufwerken, andererseits die Typen, bei denen der thermische Wirkungsgrad gesteigert werden sollte und schließlich die für besondere Einsatzbereiche konstruierten Loks. Auch wenn man bei zahlreichen Baureihen auf weiterführende Literatur zurückgreifen muß, hat die Gegenüberstellung ähnlicher technischer Entwicklungen in mehreren Ländern einen besonderen Reiz. Um nur zwei Beispiele zu nennen: die Themen Kohlenstaubfeuerung und Ölfeuerung. So ist auch das Typenverzeichnis nach Staaten geordnet; alles in allem erleichtert der Anhang die Suche nach den einzelnen Informationen. Obwohl bei der Bildbeschaffung zahlreiche Institutionen mithalfen, bleibt diese Seite des Buches ein wenig unter den Erwartungen. Wo, wenn nicht hier wäre der richtige Platz für viele Fotos gewesen?

Bleibt nur abschließend zu hoffen, daß mit diesem Streifzug durch ein besonderes Kapitel Lokomotivgeschichte dem VEB Verlag Technik erneut ein hoffnungsvoller Start auf dem Gebiet der Eisenbahnliteratur beschieden sei. Vielen Dank – und weiter so!

Hans-Joachim Wilhelm

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910, herausgegeben von Prof.-Ing. K. R. Repetzki. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, nach einer Vorlage des Steiger Verlages Moers, 286 Seiten, 508 Abb., 43 Tafeln, Text- und Tafelband (im Schuber), 98,– M.

Gerade noch rechtzeitig im Jubiläumsjahr erschienen die schon von vielen Eisenbahnfreunden mit Spannung erwarteten beiden Bände des nunmehr „fünften" Reprints in der Reihe „Dampflokomotiven Glasers Annalen". Denn mittlerweile gehören diese transpress-Reprints zu den gefragten Werken. Wer schon bei den Annalen 1911–1918 auf seine Kosten gekommen war, wurde nun erst recht nicht enttäuscht. Wiederum schildern namhafte Lokomotivkonstrukteure entscheidende Episoden aus der Blütezeit der Dampflokomotiven, den Jahren der technisch-industriellen Revolution um die Jahrhundertwende. In über 50 Fachbeiträgen, insbesondere über die Weltausstellungen 1900 und 1905 sowie anderer Messen, werden jene Jahre und die damals wichtigsten Entwicklungen dargestellt. Und auch dieser Streifzug durch bahnbrechende Jahre liest sich spannend. Wir erfahren die Geheimnisse solch beeindruckender Entwicklungen wie der Verbundwirkung, Dampfüberhitzung und Speisewasservorwärmung, erleben mit, wie die thermische Leistungssteigerung angestrebt wird und immer kompliziertere Triebwerke (bis zum E- und F-Kuppler), Gelenklokomotiven und Zahnradloks entstehen. Glücklicherweise enthält dieser Reprint zahlreiche Bilddokumente jener Tage, und außerdem ist dem sehr informativen Textband ein spezieller Tafelband mit 43 lose beigelegten (!) Falttafeln beigefügt. Vorlagen, wie wir sie teilweise schon aus dem „Merkbuch badischer Lokomotiven und Tender" (vgl. „me" Heft 7/1985) kennen. Im Textteil kann man die Reproduktionen bis auf wenige Ausnahmen (nach Seite 200) als sehr gut bezeichnen.

Aufschlußreich sind vor allem die „kritischen Beschreibungen der bis jetzt gebauten Zahnradlokomotiven für gemischten Betrieb" und das Thema „Lokomotiven mit Hilfsmotoren". Dank der ausführlichen Berichterstattung über die Weltausstellungen ist das damals Neueste auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus, sprich Dampflokomotivbau ausführlich vorgestellt. Und dies allein rechtfertigt schon das Studium dieses Reprints. Auch wenn man anfangs nicht in alle Geheimnisse einzudringen vermag, so wird man angeregt, ähnlich gelagerte Literatur zu finden. Für diejenigen Modelleisenbahnfreunde, die sich insbesondere der Länderbahnzeit zugewandt haben, dürfte der wohl umfangreichste transpress-Reprint genau richtig sein!

Wie bedauerlich, daß wir keine „Zeitmaschine" besitzen, um für wenige Stunden dieses ereignisreiche Dampflok-Dezenium erleben zu können. Bleibt uns also bei aller Begeisterung nur das Buch ... Und danken wir dem transpress-Verlag für diese erneute Überraschung!

Otto Fabian

Die beiden auf dieser Seite besprochenen Titel wurden inzwischen vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollten sie vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Gordon Parzyk, Wilfried Rettig: Die Bahnlinien von Herlasgrün und Zwickau nach Falkenstein. Herausgegeben von der Bahnmeisterei Falkenstein (Vogtland), 46 Seiten, 57 Abb., zahlreiche Tabellen, 8,– M.

Die Strecken Herlasgrün – Falkenstein (Vogtland) und Zwikkau – Falkenstein (Vogtland) gehören zu jenen Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn, die im Reise- und Güterverkehr große Bedeutung haben.

Dem Wunsch zahlreicher industrieller Unternehmer entsprechend, wurden diese Bahnen vor mehr als 120 bzw. 110 Jahren gebaut. Angefangen von den ersten Projekten, dem Bahnbau, der Linienführung, dem eingesetzten Fahrzeugpark, dem Oberbau über Kunstbauten, dem Sicherungswesen bis zur Verkehrsentwicklung und Betriebsführung enthält diese Broschüre viel Wissenswertes über beide Bahnen. Schließlich widmet sich ein Kapitel den Eisenbahnern dieser Strecke, die unter verschiedenen gesellschaftlichen Bedingungen ihr Bestes für einen sicheren und pünktlichen Eisenbahnbetrieb gaben und geben.

Die für diese Ausarbeitung betriebenen Nachforschungen waren beachtlich, das Quellenverzeichnis läßt dies erahnen. Der Bildteil der Broschüre – aus drucktechnischen Gründen war das Verteilen der Fotos auf allen Seiten nicht möglich – spricht für sich. Zum Teil einmalige Bilddokumente vermitteln das typische sächsisch-vogtländische Eisenbahnfluidum vergangener Zeiten. Der Text ist flüssig geschrieben und gut verständlich. Was allerdings den Rezensenten etwas stört, ist die Beschreibung jeweils beider Bahnen in den einzelnen Abschnitten. Sicherlich wäre es übersichtlicher, erst die gesamte Geschichte der Strecke Herlasgrün – Falkenstein (Vogtland) und dann die der Strecke Zwickau – Falkenstein (Vogtland) zu lesen. Der ständige Wechsel von der einen zur anderen Bahn in fast jedem Kapitel „jagt" den Leser zwischen beiden Strecken hin und her.

Dennoch ist diese Broschüre eine an Informationen reiche und vor allem interessante Lektüre, die jedem Eisenbahnfreund weiter empfohlen werden kann.

Das im Format A 4 erschienene Heft ist an den Fahrkartenausgaben der Bahnhöfe beider Strekken noch erhältlich.

Wolf-Dietger Machel

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Biete H0 BN 150, ES 499, BR 01, 110, 185, 185/195, 244; N BR 65, 118, BB 9200, VT 4, 12 u. v. Wagen, 700,– M; Bücher Loks-Esslingen, „Dampflok-A. 4", Eisenbahn-Jahrb. 83/85, Straßenb.-A. 1, 2, 4, „Lex. Modellb.", „Müglitztalb.", „Brand. Städteb.", „Li. u. re. d. kl. B.". Suche N roll. Mat., Kfz., „Glasers Ann.", Lok-A. Sachsen, „150 J. Eisenb.", „Schiene, D. u. Kamera", „Als d. Züge f. lernten", Transpr. Verkehrsg., „me" bis Jg. 81 u. a. D. Häntzschel, 8040 Dresden, Potschappler Str. 38

Biete „Dampfl.-Arch. 2", Eisenb.-Jahrb. 79. Suche N BR 55, Pers.-Wag. C sa 95, „Muldenth.-Eb.", „Brand. Städteb.", „Rübelandb.", „Schmalsp. d. Oberl.", „Schiene, Dampf u. Kam.", „BR 44", „Ellok-Arch.", Eisenb.-Jahrb. 85. Zimmermann, 1143 Berlin, Flämingstr. 43

Biete „Deutsche Eisenbahn 1835–1985" im Tausch gegen „Die Dampflokomotiven der ehem. dtsch. Staats- u. Privatbahnen". Suche Fotos oder Dias v. der Lok 52 6963. M. Winter, 7900 Falkenberg (E.), Liebenwerdaer Straße 11

Biete Spur 0 Zeuke Dampfl. m. Schleppt., 2 Persw., Schienen u. Weich. im Bestzust., 500,– M. Suche in H0 BR 84 u. 91, evtl. Verk. mögl. Gütte, 4600 Wittenberg, Lerchenbergstr. 42

Verkaufe Gützold-Lokomotive P 34.15, Reihe 24, H0, 3-Leiter-System Primus m. Orig.-Trafo u. Gleismat., 2 Weichen, 1 Kreuzung, 1 Entkupplg.-Gleis, alles Bauj. 53 u. voll funktionstüchtig, an Liebh. f. 200,– M. Zuschr. an: E. Munkelt, 6502 Gera-Lusan, Rudolstädter Str. 9

Biete „Schmalspurb.-Archiv", „Windbergb.", „Müglitztalb.", „Brandenburg. Städteb.". Suche im Tausch „Die Dampflok" (Reprint 1985). Zuschriften an: F. Wörpel, 2100 Pasewalk, Cl.-Zetkin-Straße 9

Biete im Tausch Loks, Triebw., Wagen aller Art, H0, alles neuw., 5,– bis 116,– M; Modellautos 1:87, Plast, 1:43 Met. (UdSSR), 10,– bis 40,– M. Suche Modellbahn H0 u. TT, Modellautos H0, alles vor '75. Ausf. Liste anf. Peter Richter, 7304 Roßwein, Querstraße 3

Suche Lokomotiven u. Wagen f. $H0_e$ sowie H0 BR 44 u. BR 58 zu kaufen. A. Frank, 9162 Auerbach (Erzg.), E.-Thälmann-Straße 132

Biete Modelleisenbahn TT, 285,– M (bitte Liste anfordern), H0 BR 130, 53,– M, E 11, 58,– M. Suche H0 Bausatz SKL sowie ältere Straßenfahrzeuge in H0. Frank Starke, 7840 Senftenberg, Wehrstraße 12

Verkaufe „me" Jahrg. 1958–79. Suche „Als die Züge fahren lernten" und „Schiene, Dampf und Kamera". H.-J. Häußinger, 8700 Löbau, A.-Scholz-Straße 17

Verkaufe umfangr. Modelleisenbahnanlage Nenngr. TT f. 750,– M Schekatz, 3240 Haldensleben, Bülstringer Straße 42

Verkaufe 20 transpress-Bücher, dar. Eisenb.-Jahrb. 77, 79, 81 „Hist. Bhf.-Bauten", Dampfl.-A. 1–4, 2× Schmalspurb.-A., 2× „Als die Züge fahren lernten", nur geschl., für 650,– M. Suche H0 „/HERR. Biete H0„/ „tm", 5 Pers.-Wg., 9 Güterwg.; evtl. Verkauf. Dr. Höfer, 1241 Langewahl

Verkaufe „me", kompl. Jahrg. 1970–1984, 180 Hefte, f. 60,– M. H. Müller, 8361 Ulbersdorf, Am Bahnhof

Suche in H0 Drehscheibe und Ringschuppen, funktionsfähig, sowie in H0 EDK, Rottenkraftwagen (SkL) mit od. ohne Antrieb, BR 03^{10} Reko, BR 19^{0} Reko, BR 22, BR 106, BR 250, kö, „me" 1957/1, 6, 10, 11, 12; 1958/1 u. 12; 1959/7 u. 9; 1961/1; 1967/2; 1970/4; 1973/6; 1978/2. P. Schlüter, 1951 Netzeband, Dorfstr. 32

Biete „Rübelandb.", „Windbergb.", „Meckl.-Pomm. Schmalspurb.", „Mügelner Schmalspurnetz", „Eisenbahnknotenpunkt Döbeln". Suche Dampflokschild. Heinz Gläser, 7301 Döbeln-Gärtitz, Holländerweg 3

Biete „Schmalspurb.-A.", Straßenb.-A. 2, 3, 4, „Ellok-Archiv", „Brandenb. Städteb.", Müglitztalbahn, Bilder v. d. Eisenbahn 1–3. Su. „BR 44", „Selketalb.", „Franzb. Kreisb.", „Von Probstzella n. Sonneb.", „Schmalspurb. in Sachsen". Gentzsch, 4901 Heuckewalde, Pölziger Str. 24

Biete Jahrgänge „der modelleisenbahner". Gasch, 8270 Coswig, Lindenstr. 10

Biete H0 BR 64, 33,50 M; BR 44, 52,50 M; VT 135 m Beiw., 34,40 M; TT BR 254, 49,– und 80,– M. Suche H0 BR 01 Altbau, 03^{10} Reko, BR 44 (Eigenb.) 84 Pilz-Weichen Schienenprofil (Neusilber). N. Jehnsch, 4500 Dessau, Friedhofstr. 56

Verkaufe Modellbahn TT, 0,61 m × 1,10 m, u. 2 Züge, 300,– M; N-Material, 200,– M. Tausche H0 12 Da.- u. Dieselloks gegen H0 BR 24, 50, 91, 84 u. TT BR 50.4, 58, T 334 u. alte 4achs. Pers.-Wagen. Suche alte Kupplungen TT, ca. 200 St., neue vorh. A. Fermer, 6804 Leutenberg, Kalkgrubental 1/10/96

Suche Bilder v. d. Eisenb., 1.–3. Folge. Biete 4., Eisenb.-Lit. Hille, 7500 Cottbus, Gartenstraße 65 A

Tausche „Baureihe 01", je 36,– M, gegen „Baureihe 44", u. „Schmalspurbahn-Archiv", 38,– M, gegen „Schmalspurbahnen in Sachsen". Grohmann, 8901 Jauernick-Buschbach, Nr. 70

Tausche TT BR 254, off. Güterwg. u. Weinfaßwg., zus. 55,– M, gegen Modellbahnliteratur. R. Schoepke, 7022 Leipzig, Berggartenstr. 14

Wer baut mir präzise und fachgerecht in TT: BR 03 (Reko/Kohle)? Gieth, 1142 Berlin, Karl-Holtz-Str. 14

Wer verk. oder fertigt Massestücke f. BR 55 N an? Suche Lokmodelle (außer DDR-Prod.). Zuschr. an: B. Winter, 7030 Leipzig, A.-Hoffmann-Str. 170

Zeuke-Bahn Spur 0, Dreiteiters., für 700,– M zu verkaufen. Nähere Angaben schriftl. an: Wutzow, 2600 Güstrow, H.-Borwin-Str. 18

Kaufe Märklin-Spielzeugeisenb. aus Blech u. Guß in der Spur 00 u. 0 (außer '32–'45). Seeger, 1100 Berlin, Klaustalerstr. 29

Suche „me" 1–5/77, 1–3/78, 1–3/80, Straßenb.-Archiv, Taschenbuch „Elektr. Zugbetrieb", 1. Aufl., Eisenb.-Jahrb. 1975–78, 82–85 im Tausch gegen „me" 9/80, 2 u. 6/81, 7–9/85, Fotos m. elektr. Schnellzuglokom. BR 20, 4 Zeitschr. „Jugend u. Technik", Dampflok 55 2887, Schmalsp.-Dampflok 99 5001. A. Otto, 7590 Spremberg, Blindenheim Wilhelmsthal

Suche „Eisenbahnpraxis" Jahrgang 1980–1984, „Fahrt Frei" Jahrgang 1980–1985 (nur komplette Jahrgänge), „Reisezugwagen-Archiv", Grau: „Bahnhofsgestaltung", „Lexikon Eisenbahn". Menzel, 3401 Dobritz, Straße der DSF 3, F 197

Suche alles über Rheingoldzug und Henschel-Wegmann-Zug, Fotos, Bücher, Modelle (außer 33–45). Zuschr. an: A. Michalek, 1144 Berlin, Boizenburger Str. 49

Suche Eisenb.- u. Modelleisenb.-Kal. '86 u. Modelleisenb.-Kal. '66 zu kaufen sowie Technik-Poster. K.-H. Großmann, 4030 Halle, V.-Klemperer-Str. 18

Suche 2 St. Dampfloks TT BR 92, BR 56. Schmidt, 3233 Gröningen, Halberstädter Tor 6

Suche f. Nenngr. N Dampfloks u. roll. Material, insbes. PIKO, Dampflok BR 55 H0. Zuschr. m. näh. Angaben an: S. Leyn, 9701 Rebesgrün, Alte Falkensteiner Str. 1

Suche „Dampflok-Archiv 2" (3. Aufl.), „Modellbahn-Pflege u. Reparatur". Biete „Dampflok-Archiv 3" (3. Aufl.) u. „Schmalspurbahn-Archiv". Dr. Günther Richter, 4602 Wittenberg, Hans-Lorbeer-Str. 24, Tel. 6 33 05

Foto der Lok 13 338 sucht im Tausch: R. Nette, 4800 Naumburg (S.), Pfortastr. 19

Biete in H0 BR 24 40,– M; 50 40,– M; 52 Kon. 82,– M, 55, 45,– M, 66 54,– M, 75 sä 41,– M; 185, 88,– M; V 100, 38,– M; BN 150, 25,– M, BR 110, 39,– M; 118, 42,– M, 120, 44,– M; 130 ČSD, 53,– M; MY DSB, 40,– M. Suche BR 23, 42, 44, 80, 81, 84, 89. R. Huth, 2110 Drögeheide, PF 39891/P

Biete gr. TT-Sammlg., Eigenb. 03,24, 50, 52, 80, 85, 89 (T 3), 5000,– M. Suche alles Sp. 0 u. I. Lotzwig, 7980 Finsterwalde, E.-Weinert-Str. 55

Suche eine BR 23 u. eine BR 50 in H0, auch rep.-bed., u. „me" Heft 1,2,5,6/1985. G. Bartel, 1711 Stülpe, Baruther Str. 2

Biete „Muldenthal-Eisenb.", „Windbergb.", „MPSB", „Müglitztalb.", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", Lexikon Modelleisenbahn, „Lok-Archiv Sachsen" 1 u. 2, „Dt. Eisenbahnen 1835–1985". Suche „Kleinb. der Altmark", „Steilrampen über d. Th. Wald", „Baureihe 44", „Reisen mit d. Dampfbahn", „Loks der Maschinenfabrik Esslingen", „Dt. Reichsbahn 1945–1985", Eisenbahn-Jahrb. 85. Daul, 3300 Schönebeck, Leninstr. 65

Verkaufe Literatur, u. a. „me" ab 1954, Eisenb.-Jahrb., Lok-Archiv. Liste geg. Freiumschlag (nur schriftl.). Nordwig, 4500 Dessau, Kreuzbergstraße 236

Verkaufe für Spur 0 1 Lok BR 03, 250,– M, 1 E-Lok BR 44, 150,– M, 1 Triebwag., 50,– M, 18 versch. Wagen, St. 20,– M, Gleismaterial, 190,– M, 1 Modell-Dampfmaschine m. Zubeh., 500,– M. A. Rüdiger, 4370 Köthen, Hohenköthener Str. 5

Biete Nenngr. N BR 55, 40,– M; BR 65, 50,– M. Suche Lok-Archive. V. Hartmann, 8212 Freital, W.-Pieck-Str. 30

Verkaufe elektron. impulsbreiten Fahrregler, 55,– M; Anfahrschaltg. 25,– M. W. Näther, 2625 Schwaan, Breitscheidstr. 11

Suche Dampfmaschine, auch defekt, od. Bauplan u. Modellmaschinen. Zuschr. m. Preisang. an: W. Albrecht, 6060 Zella-Mehlis, Querstr. 5, PSF 103-20

Biete Zeichnungen von Schmalspurlok 99 001 bis 99 7551, M 1:45, 2. überarb. Ausgabe. Taege, 1800 Brandenburg, Werner-Seelenbinder-Str. 41

VERO-Katalog, VEB VERO Olbernhau, Betrieb des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg, 1985. 48 Seiten, 5,– M

Mitte 1985 erschien im Fachhandel ein neuer Katalog dieses erzgebirgischen Produzenten. Der von Heinz Vasica, Wandlitz, gestaltete Katalog bietet einen (bis auf die Neuheiten 1985) recht exakten Überblick der zur Zeit gefertigten Gebäudemodelle in den Nenngrößen N, TT, $H0_e$, $H0_m$ und H0 sowie diverser Zubehörteile und Mittel zur Geländegestaltung. Er ist nach Nenngrößen und Bahn- bzw. anderen Gebäudemodellen geordnet und erleichtert das Zurechtfinden. Aber es fehlt der Hinweis exakter Maßstäblichkeit, denn vieles in der Nenngröße H0 entspricht in Wirklichkeit mehr dem Maßstab 1:100. Bleibt damit das sehr gute Modell des „Stellwerkes Neumühle-Linde" nicht unter dem ihm gebührenden Rang eines internationalen Spitzenerzeugnisses? Und wenn dann wie auf Seite 19 unter „Bahnbauten $H0_e$, $H0_m$" zu lesen ist, sie wären auch für die Nenngröße TT zu verwenden, mag der potentielle Interessent wirklich irregeführt sein. Abgesehen von vielen Streichen des „Druckfehlerteufelchens" informiert der Katalog aber recht gut über das Produktionsprogramm und damit über den Fleiß der erzgebirgischen Zubehörindustrie, deren qualitative Fortschritte doch für sich sprechen sollten …
Bliebe dem nächsten Katalog nur zu wünschen, daß er mehr Fotos und nicht so viele graphisch bearbeitete Vorlagen enthielte. Gut gestaltete Anlagendetails sprächen mehr für sich! Dem interessierten Leser sei deshalb schon hier verraten, daß ab Heft 3/86 eine Beitragsfolge über exakte Gebäudemodelle vorgesehen ist.

Hans-Joachim Wilhelm

Vorschau

Im Heft 3/86 bringen wir u. a.:

Baureihe 58 im Bw Gera;

Eine rumänische Schmalspurbahn;

H0-Heimanlage;

Werklokomotiven;

Häuser im Modell;

50 Jahre organisierter Modellbahnbau in Leipzig.

Gartenbahn – und zwar im Winter!

Der Winter 1985/86 hatte gerade seine frostigen Boten ins Land geschickt und urplötzlich die Landschaft von Berlin bis ins Erzgebirge mit einer dicken Schneeschicht bedeckt. Die Straßen waren vereist, und alles freute sich auf das bevorstehende Weihnachtsfest ...

In Radebeul aber werkelten die fleißigen Modellbahnfreunde aus der Arbeitsgemeinschaft 3/18, der Betriebsarbeitsgemeinschaft des VEB Planeta, um am 15. November ihre 8. Modellbahnausstellung eröffnen zu können. Wir hatten gerade die große Berliner Ausstellung hinter uns und noch rechtzeitig erfahren, daß im Klubhaus der Druckmaschinenwerker eine Überraschung stattfinden sollte.

Und tatsächlich – die Modellbahner um Wolfgang Paul vollbrachten wirklich ein Wunder und präsentierten eine Woche lang Gartenbahn, wie sie andernorts nicht mal im Sommer möglich zu sein scheint! Sie zeigten im Foyer eine Anlage in den Nenngrößen II_e (32 mm) und II_m (45 mm), auf der so fast alles fuhr, was derzeit in diesem Maßstab hergestellt wird. Mehr noch: Es gab reichlich selbstgebaute Modelle zu bestaunen. Ob im Einsatz oder in der Vitrine – die Radebeuler hatten im wahrsten Sinne des Wortes gezaubert, denn sie gaben zugleich wertvolle Anregungen, wie man Gleise, Weichen und Wagen am besten selbst bauen kann.

Bekanntlich sind einige Arbeitsgemeinschaften des DMV darauf spezialisiert, solche Gartenbahnteile in Kleinserien vor allem für Mitglieder des DMV anzubieten. Also ist es nicht verwunderlich, daß die „Nr. 1" auf diesem Gebiet, die AG 3/42 Marienberg, mit von der Partie war und ihr Teile-Sortiment ausstellte bzw. zum Kauf anbot.

Doch nicht genug! Denn es gab in fünf großen und insbesondere gut ausgeleuchteten (!) Vitrinen so manch tolle Überraschung zu sehen. Da stellten die Werdauer Gartenbahner einen Teil ihrer Fahrzeuge vor, die ja bekanntlich ebenso für die Beschäftigung mit jungen Modellbahnfreunden gedacht sind. Nebenan bewiesen die Seifhennersdorfer Heinz und Wolfgang Frey, daß sie nicht nur Meister in der Nenngröße H0 sind (vgl. auch „me" Heft 9/1985)! Es ist schon faszinierend, was die beiden (die eigentlich als Fleischer mit scharfen Messern umzugehen haben) so „zurechtbasteln". Dabei ist das Modell der I K, das beim Wettbewerb 1985 in der Nenngröße I_m siegte, sicherlich einmalig. Aber die Freys haben bereits etwas Neues: einen Rollwagen I_m im Maßstab 1:22,5. Wobei in der „Freyschen Vitrine" neben diversen Wagenmodellen insbesondere das Modell des VT 137 322 bestach.

Eine Vitrine weiter präsentierte sich der nicht nur in der DDR bekannte Schmalspur-Spezialist Gerhard Walter, Dresden, eine wohl einmalige Schau seiner wichtigsten und schönsten Fahrzeugmodelle. Hier ist es garantiert die I K in $H0_e$ gewesen, die zu Recht die Blicke auf sich zog ... Welchem Schmalspurfan ist da wohl nicht weich ums Herz geworden?

Zwischen Berlin und Dresden liegt irgendwo der Spreewald. Dort hat es einmal eine nette, kleine Schmalspurbahn gegeben; und ausgerechnet dieser verschrieb sich Lutz Haberditzl, Berlin. Mit Erfolg wie es scheint, denn seine Wagen-, Lok- und Triebwagenmodelle sind nicht nur perfekt und meisterlich gefertigt. Sie zählten mit zu den Glanzstücken!

Doch lassen wir den Vorsitzenden dieser rührigen AG zu Wort kommen:

Wie ist es eigentlich zu dieser Gartenbahn-Ausstellung im Kulturhaus gekommen?
Wolfgang Paul: Die Gartenbahn ist auch in der DDR überall im Kommen – denken wir nur an die vielen Initiativen wie unter anderem der AG 3/42 Marienberg. Da wir nur eine stationäre und kaum erweiterungsfähige H0-Anlage besitzen, sind wir jedesmal gezwungen, eine themengebundene Sonder-Ausstellung zu organisieren. Denn schließlich sollen die Besucher, die Eintritt zahlen, auch etwas Besonderes geboten bekommen. Uns ist deshalb schon oft gesagt worden, wir würden damit kaum zu überbietende Maßstäbe setzen, aber mittlerweise läuft bereits die 8. Ausstellung!

Und wieso ausgerechnet eine Gartenbahn so kurz vor Weihnachten?
W. Paul: Dies liegt am Ausstellungstermin, obwohl dieser nicht unbedingt in der Vorweihnachtszeit hätte liegen müssen. Zum Thema selbst sind wir etwas gezwungen worden. Ursprünglich wollten wir nämlich eine ähnliche transportable Großanlage, wie sie die Meißner oder Marienberger Freunde besitzen, aufbauen. Bei uns scheiterte es leider am fehlenden Lagerraum. Also entschlossen wir uns für etwas, das man in den Schrank einschließen kann, und womit sich mehrere Freunde beschäftigen können! Während eines Gartenbahntreffens bei unserem AG-Mitglied Prof. Dr. Harald Kurz entstand die endgültige Idee für eine solche Ausstellung. Dieses Vorhaben war so faszinierend, daß wir meinten, dies könne für uns Perspektive haben. 1983, zur Jahreshauptversammlung, legte ich dann meinen ersten selbst gebauten Niederbordwagen vor – und dies überzeugte dann endgültig.

Seit wieviel Jahren beschäftigen Sie sich selbst damit?
W. Paul: Eigentlich erst seit diesem Zeitpunkt, aber ich besitze jetzt ebenfalls im Garten eine eigene Anlage und konnte vieles vorher erproben.

Das ist schon erstaunlich. Doch wie kommt man zu solch tollen Vitrinenstücken?
W. Paul: Viele Kontakte dafür ergaben sich alle beim Gartenbahntreffen in Werdau 1984. Die Freunde um Christian Spindler sind dabei äußerst fleißig und haben uns eigentlich erst die Kontakte ermöglicht.

In dieser Ausstellung sehe ich Rasen. Wie bekommt man das in dieser Jahreszeit hin?
W. Paul: Schon vor 18 Monaten begann die exakte Vorarbeit für diese Ausstellung, die von Anfang an ein voller Erfolg werden sollte! Deshalb ließ sich mein Stellvertreter Werner Frenzel etwas einfallen. Schon im Frühjahr zog er extra für diese Schau in 35 Plastekästen Rasen. Außerdem haben wir einen großen Berg Granitsteine und Dachsplitt (als Gleisschotter) verwendet. Wir wollten unbedingt den Garten imitieren. Die Sträucher wurden ausgeliehen, und die Kreischaer Modellbahnfreunde vermittelten uns all die kleinen Zuckerhutfichten.

Haben sich alle AG-Mitglieder an dieser Ausstellung beteiligt?
W. Paul: Von den 29 Mitgliedern haben sich etwa 16 bis 18 daran beteiligt. Hervorzuheben ist insbesondere Werner Frenzel, denn ihm oblag die eigentliche Projektierung der hier zu sehenden Anlage. Übrigens helfen unsere acht Jugendlichen sehr, und einige haben sogar den Beruf bei der Deutschen Reichsbahn gewählt.

Wieviele Besucher kamen und wann ist die nächste Gartenbahn-Ausstellung geplant?
W. Paul: Ungefähr 6 000, allerdings hat uns der Wintereinbruch einen kleinen Streich gespielt. Die nächste „Gartenbahn"? Das ist schwer zu sagen, wir bleiben aber am Ball. Es kann durchaus sein, eine solche Veranstaltung in vielleicht fünf Jahren zu wiederholen. Zum einen müssen wir bis dahin das entsprechende Material besitzen und andererseits erwarten dann die Besucher etwas Ähnliches! Eigentlich hatten wir jetzt sogar ein „Gartenbahntreffen im Winter" geplant, aber wir mußten dies aus organisatorischen Gründen leider verschieben.

Lassen Sie mich bitte an dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön an die Leitung unseres Klubhauses anbringen. Sie ließen uns in dankenswerter Weise ihr Foyer in einen großen Modelleisenbahn-Garten verwandeln und standen auch noch mit manch anderer „guten Tat" hinter unserem Vorhaben.

Wir danken Ihnen für dieses Gespräch und wünschen Ihnen sowie Ihrer AG 3/18 weiterhin alles Gute!

Hans-Joachim Wilhelm

1 Sommer im Kulturhaus. Die Radebeuler Modellbahnfreunde hatten weder Kosten noch Mühen (wie selbstgezogenen Rasen, Wackersteine und viele, viele Ziersträucher) gescheut, um der doch recht großdimensionierten Anlage die entsprechenden Akzente zu verleihen.

2 Hochbetrieb im Bahnhof Waldenau – und offensichtlich hat „Fahrdienstleiter" Hans Peter Klein ganz schön zu tun. Übrigens wurde als Gleisschotter Dachsplitt verwendet.

3 Ständig umlagert waren die gut ausgeleuchteten Vitrinen, in denen Eigenbaumodelle gezeigt wurden. Hier bestaunen Rico und Angelino D'Angelo, Dresden, das modellbauerische Können von Heinz und Wolfgang Frey: das Wettbewerbsmodell der I K (oben) und des VT 137 322.

4 Auch bei der Gartenbahn sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt; übrigens stammt die 99 5633 (re.) der ehemaligen Spreewaldbahn von Lutz Haberditzl, Berlin.

5 Triebwagenparade im Bahnhof Waldenau: Die drei Eigenbauten stammen ebenfalls von L. Haberditzl (links – VT 133 523 und rechts VT 137 561) sowie Wolfgang Paul, Radebeul (VT 137 531). W. Paul bastelte auch das eindrucksvolle Bahnhofsgebäude.

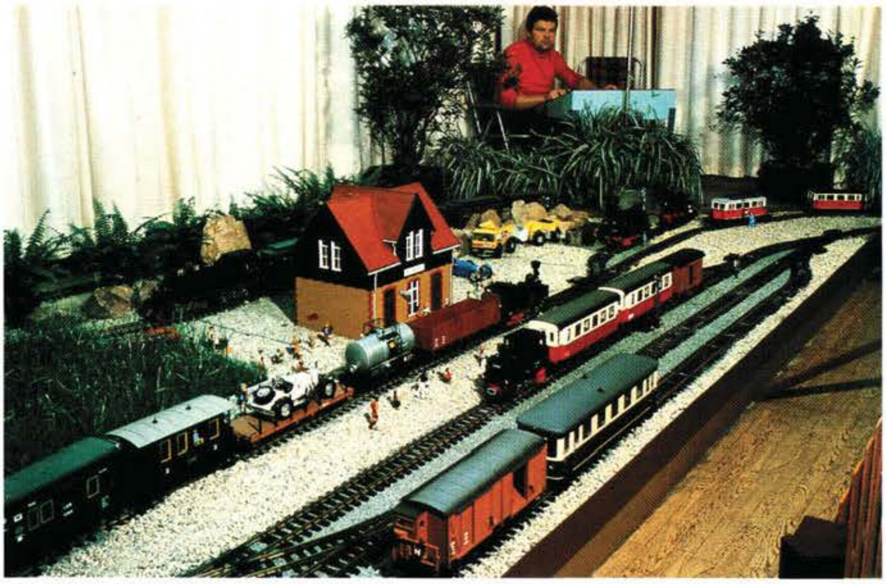
Fotos: P. Noppens, Berlin

mosaik

1



2



3



4



5



Möglichst vorbildgetreu

Die AG 3/95 hat sich insbesondere der „Modellbahn in der Landschaft" verschrieben – und wie unser Rücktitel zeigt, sehr erfolgreich. Zu diesem Thema äußern sie sich u. a. in unserer aktuellen Leserdiskussion in dieser Ausgabe.

Foto: A. Stirl, Berlin

